Zur Verstaatlichung der preussischen Eisenbahnen.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

hohen philosophischen Fakultät

der

Friedrich-Alexanders-Universität Erlangen

vorgelegt

von

Manfred von Vegesack
aus Wolmar in Livland.

Tag der mündlichen Prüfung: 9. Januar 1905.

ACAD. LEGISLAT. BIBL.

Berlin.
Druck von E. Ebering, G. m. b. H.
Mittelstrasse 29.

85

Inhalt.

I. Einleitung: Geschichtlicher Ueberblick über die preussische Eisenbahnpolitik bis 1873
   1. Das Eisenbahngesetz von 1838
   2. Die Zinsengarantie seit 1842 und ihre Folgen
   3. Die Staatsbahnpolitik des Ministers v. d. Heydt
   4. Die liberale Wirtschaftsperiode der 60er Jahre
   5. Die Krisis von 1873 und ihre Folgen

II. Die Verstaatlichung:
   1. Die Verstaatlichungsperiode und die Bedeutung der erworbenen Bahnen
   2. Die Verstaatlichungsaktion
   3. Die Garantienfrage

III. Die Folgen der Verstaatlichung:
   1. Das finanzielle Ergebnis und die Verwendung der Eisenbahnüberschüsse
   2. Die volkswirtschaftliche Bedeutung
      a) Der Ausbau des Eisenbahnnetzes
      b) Die Tarifermässigung
   3. Die hessische Eisenbahngemeinschaft und die Reichseisenbahnidee

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41542702_0139

Literatur.

David Hansemann, Kritik des preussischen Eisenbahngesetzes. Leipzig 1841.

Alexander Bergengrün, David Hansemann. Berlin 1901.

Gleim, zum 3. November 1888. Archiv für Eisenbahnwesen, 1888, Heft 6.

Stürmer, Geschichte der Eisenbahnen. Bromberg 1872.

A. v. d. Leyen, Zehn Jahre preussisch-deutscher Eisenbahnpolitik. Leipzig 1876.

Bulle, Geschichte der neuesten Zeit. Berlin 1888.

Wagner, Finanzwissenschaft, Bd. I, p. 661 ff. Leipzig 1883.

Strousberg, sein Wirken von ihm selbst dargestellt. Berlin 1876.

Bericht der Spezialuntersuchungskommission über das Eisenbahnkonzessionswesen vom 12. November 1873. Landtagspapiere 1873/74, Bd. I.

Denkschrift zum 50jährigen Jubiläum der Diskontogesellschaft 1851—1901.

A. v. d. Leyen, Die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preussen. Schmoll. Jahrb. 1883, p. 461 ff.

Fr. Kalle, Die finanziellen Garantien bei der Eisenbahnverstaatlichung. Preuss. Jahrb. 1895.

A. v. d. Leyen, Die Vertretung der wirtschaftlichen

Interessen bei den Eisenbahnen. J. f. Gesetz. 1888, p. 1071 ff.

A. v. d. Leyen, Die Erträge der Eisenbahnen und der Staatshaushalt. Schmoll. Jahrb. 1892.

Dückers, Das finanzielle Ergebnis der Staatseisenbahnverwaltung in Preussen. Finanz-Archiv 1885, p. 63 ff.

Hammacher, Die Verwendung der preussischen Eisenbahnüberschüsse. Preuss. Jahrb. 1895.

Denkschrift des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten 1890—1900.

F. C. Huber, Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft. Stuttgart 1902.

O. Schwarz u. G. Strutz, Der Staatshaushalt und die Finanzen Preussens, Bd. 1. Lieferung 3. Berlin 1901.

A. v. d. Leyen, Art. Eisenbahnpolitik im Handw. d. Staatsw.

G. Cohn, Zur Geschichte und Politik des Verkehrswesens. Stuttgart 1900.

Die Landtagsverhandlungen von **1873/74**. Bd. I, **72/73**, **75/76**, **79/80** (Drucksachen 5, 81, 60, 61, 72, 73, 76 und 79, 84, 33, 50 II, 134, 223, 244, 237, 232 und 255) **80/81** (Drucksachen 99, 223, 256) **1882** (Drucksachen 4, 105, 116, 122, 139, 120, 207, 240) **1883/84** (Drucksachen 4, 47, 51, 52, 180, 245, 255) **1885** (Drucksachen 5, 39, 41) **1887** (Drucksachen 41, 78, 87) **1889** (Drucksachen 39, 109, 134) **1890** (Drucksachen 43, 141) **1895** (Anlagen 250, 251, 280) **1896/97** (Anlagen 5, 14, 233, 268 I) **1902** (Drucksache No. 73) **1903** (Drucksachen 114, 159, 115, 160, 178).

I.

Mit dem Eisenbahngesetz von 1838 hat Preussen die schwierige Aufgabe gelöst, Staatsbahnpolitik zu treiben — ohne Staatsbahnen.[1] Eine schwere Fessel für den privaten Unternehmungsgeist hat dieses Gesetz die Macht des Staates gewahrt und ist zum Angelpunkt der ganzen späteren Entwicklung geworden.

Die Stellung der Aufsichtsbehörde bei der Konzessionserteilung, bei der Durchführung der Linie durch alle Zwischenpunkte im Zusammenhang mit der ständigen Aufsicht durch besondere Kommissare, das Prinzip der Konkurrenz auf der Schiene, die Eisenbahnabgabe und die mit ihr verbundene Gewinnbeschränkung, die Möglichkeit einer Tarifreduktion und das Rückkaufsrecht des Staates zu einem festen Preise — alle diese Bestimmungen[2] erscheinen mit Recht als

---

1. Preussen war durch seine ganze Tradition auf das staatliche System hingewiesen, und nur die Unmöglichkeit des Eisenbahnbaus auf staatliche Rechnung ohne gleichzeitige Lösung der Verfassungsfrage hielt den König davon ab, diesen Weg zu betreten. Andererseits verstand man damals unter Staatsbahnen etwas anderes als jetzt, da man von dem Gedanken ausging, Herstellung des Schienenweges durch den Staat und private Konkurrenz der Transportunternehmer auf der Schiene sei wohl vereinbar. Bergengrün verwechselt dies, gerügt bei Berger, „der alte Hartkort."

2. David Hansemann, Kritik des preussischen Eisenbahngesetzes.

unvereinbar mit einem Privatbahnsystem und nur die grossen Erträge der ersten Bahnen haben es bewirkt, dass unter solchen ungünstigen Bedingungen das Privatkapital sich überhaupt lebhaft am Eisenbahnbau beteiligt hat. Dazu kam noch, dass ein Teil dieser Bestimmungen[3] überhaupt niemals in der Praxis angewendet worden ist und dann dass der Schwerpunkt nicht in dem Gesetze selbst,[4] sondern in seiner Handhabung durch eine billig denkende Behörde lag.

Die notwendige Folge der eingeleiteten Politik aber war es, dass nach kurzer Zeit, als die ersten Misserfolge den regen Eifer, mit dem anfangs die Kapitalisten sich zu den Eisenbahn-Anlagen gedrängt hatten, merklich abkühlten, die Beteiligung des Privatkapitals nicht ausreichte, um ärmere Landesteile mit dem neuen Verkehrsmittel auszustatten.[5] Darum musste man seit 1843 durch bestimmte Summen und Fonds aus den regelmässigen Staatseinkünften den Privatbahnbau unterstützen — und zwar geschah es meist auf dem Wege der Zinsengarantie. Auf diese Weise wurden in den Jahren 1842—47 mit Staatsunterstützung die Niederschlesisch-Märkische, die Oberschlesische, die Köln-Mindener, die Stargard-Posener und die Bergisch-Märkische Bahn ins Leben gerufen. Der Staatsregierung wurden für diese Unterstützung ziemlich weitgehende Rechte eingeräumt und dadurch den Unternehmungen selbst der private Charakter schon in etwas genommen.

Allerdings war das Mittel der Zinsengarantie nur ein Notbehelf, gefährlich für den Staatsbeutel, zudem versagt es noch beim Projekt der Ostbahn und so wird die Regierung zum Staatsbahnbau gedrängt.

3. Eisenbahngesetz 3. Nov. 38 § 27, 33 und 42.
4. Gleim, zum 3. Nov. 1888 p. 821.
5. Stürmer, Geschichte der Eisenbahnen p. 10.

In der zehnjährigen Periode von 1849—59 unter dem Minister von der Heydt sehen wir eine energisch durchgeführte bewusste Staatsbahnpolitik:[6] die Ostbahn wird vollendet, im Südosten die Niederschlesisch-Märkische Bahn erworben und die Oberschlesische unter staatliche Verwaltung genommen und damit hier dem Staate ein gewichtiger Einfluss gesichert, aber auch im Westen, dem Schwerpunkt des preussischen Eisenbahnsystems, fasst der Staat festen Fuss durch Uebernahme des Betriebes der Bergisch-Märkischen und Rhein-Nahe Bahnen, durch den Bau und Erwerb der Saarbrücker und Westfälischen Eisenbahnen. Schliesslich werden durch das Gesetz von 1853 die notwendigen Ergänzungen der §§ 38—40 des Eisenbahngesetzes geschaffen, die Eisenbahnabgabe soll zum Ankauf von Eisenbahn-Aktien verwandt werden und so eine planmässige und allmähliche Beseitigung der Privatbahnen erzielt werden.

Die Durchführung des Staatsbahnsystems kommt 1859 ins Stocken, es ist der Gang der äusseren Politik, der Konflikt mit Oesterreich, der es verschuldet.[7] Die Eisenbahnabgabe und ein Teil des angesammelten Fonds wird für die Mobilmachung verwendet. In den dann folgenden Jahren der Konfliktsperiode gerät die Eisenbahnpolitik immer mehr in den Hintergrund, im Juli 1865 werden die letzten Aktien des Eisenbahnfonds die Köln-Mindener für 30 Mill. Taler verkauft;[8] ein gleichzeitiger Entwurf betreffend die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes wird vom Abgeordnetenhause ver-

---

6. Zehn Jahre preussisch-deutscher Eisenbahnpolitik 1876. (A. v. d. Leyen).

7. Schwarz u. Strutz, der Staatshaushalt und die Finanzen Preussens. Bd. I. Lfg. 3 p. 587.

8. Bulle, Geschichte der neuesten Zeit, p. 566.

worfen. Ja im Frühjahr 1866 muss derselbe Minister v. d. Heydt es zugeben, dass der Staat seine Rechte an der Köln-Mindener Bahn mit Hülfe der Diskontogesellschaft veräussert.[9] Die durch die kriegerischen Ereignisse bedingte Unterbrechung ist der Staatsbahnpolitik ebenso gefährlich, wie das wirtschaftpolitische Programm der fortschrittlichen Mehrheit des Abgeordnetenhauses.

Im Jahre 1860 wird im Abgeordnetenhause der Versuch gemacht, eine Revision des Eisenbahngesetzes herbeizuführen.[10] Die Veranlassung gibt der Umstand, dass nach der Begründung von Staatsbahnen der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nicht wohl gleichzeitig oberster Leiter dieser Bahnen und höchste Aufsichtsinstanz für die Privatbahnen, welche mit jenen vielfach in Konkurrenz treten, sein könne. Allerdings kommt der Antrag nicht zur Verhandlung, auch dann nicht, als er 1862 erneuert wird. Die Staatsregierung gibt dieser Anregung keine Folge und sichert sich so die Rückkehr zu der alten Politik für günstigere Zeiten.

Die Handhabung des Eisenbahngesetzes musste unter solchen Verhältnissen eine laxere werden, um die private Unternehmer-Tätigkeit auf diesem Gebiet zu beleben, da der Staatsbahnbau fast gänzlich eingestellt und der Staat in diesen Zeiten kriegerischer Ver-

---

9. Wagner, Finanzwissenschaft, I. Bd. p. 699.

„Das Verhältnis des pr. Staates zu der Köln-Mindener Bahn bestand darin, dass der Staat aus den Zinsen und Dividenden des von ihm übernommenen Siebentels der Aktien und aus denjenigen der amort. Aktien, die in Privathänden befindlichen Aktien amortisierte, indem er den betreffenden Betrag Aktien jährlich auslooste und zur Rückzahlung al pari einrief."

10. Gleim, Zum 3. Nov. 1888. p. 821.

wickelungen mehr denn je an einem schnellen Ausbau des Eisenbahnnetzes interessiert war. Hatte man früher die Konkurrenz beschränkt und lieber es den alten Unternehmungen überlassen ihr Netz auszubauen im Hinblick auf das Rückkaufsrecht des Staates,[11] so war man jetzt im Gegenteil bestrebt, die Konkurrenz zu entfesseln,[12] dies entsprach auch dem Programm der liberalen Wirtschaftspartei — so wird durch die Bundesverfassung das 30 jährige ausschliessliche Unternehmungsrecht aufgehoben. Man verfuhr ganz konsequent in dieser Periode, wo der Staat notgedrungen von seinen Machtbefugnissen wenig Gebrauch machen konnte, einer einseitigen Machtentfaltung der grossen Gesellschaften zu steuern, um nicht für alle Zukunft sich den Weg der Verstaatlichung zu verlegen.

Aus diesen Gründen ist das „System Strousberg" entstanden,[13] das mit Umgehung des Eisenbahngesetzes, besonders der Bestimmung über die Volleinzahlung der Aktien, es verstand, das spekulationslüsterne Kapital heranzuziehen, und so einen raschen Ausbau des Eisenbahnnetzes zu bewirken. Dieses System bestand darin,[14] dass die Zeichnung der gesamten Aktien durch ein Finanzkomitee bewirkt wurde, welches auch den vollen Nominalbetrag der Aktien bar in die Gesellschaftskasse entrichtete. Der Bau der Bahn wird dann an ein Baukomitee verdungen, welchem ebenfalls alle Arbeiten, Leistungen und Lieferungen bar bezahlt werden. Die Preise hierfür sind aber mit

---

11. § 42. d. Eisenbahngesetzes.

12. „System Itzenplitz."

13. Strousberg, Dr. Strousberg und sein Wirken.

14. Nach dem Bericht der Spezialuntersuchungs-Kommission über das Eisenbahnkonzessionswesen vom 12. Nov. 1873. Landtagspapiere 1873/74. Bd. I.

Rücksicht auf die Differenz zwischen dem Kurs und dem Nominalwert der Aktien gewählt. Nun verständigen sich das Finanzkomitee und das Baukomitee dahin, dass letzteres dem ersteren die Differenz zwischen dem volleingezahlten Kapital und dem bei dem Verkauf der Aktien erzielten Kurse reversiert.

Erst dieses System ermöglichte einen schnelleren Eisenbahnbau, weil es leichte Papiere mit schwankendem Kurs und grossen Gewinn- und Verlustchancen auf den Markt brachte und dadurch das spekulationssüchtige Kleinkapital zum Eisenbahnbau heranzog. Andererseits waren mit diesem System grosse Nachteile verbunden, der niedrige Ausgabekurs bedingte eine Entwertung der Aktien für die Bahninteressenten, gefährdete die solide, dauerhafte Bauausführung und schmälerte dadurch die zukünftige Dividende und die nach derselben erhobene Eisenbahnsteuer, der Geldmarkt wurde durch diese leichten Papiere übermässig in Anspruch genommen[15] und eine unwirtschaftliche Spekulationssucht gerade unter kleinen Leuten künstlich grossgezogen. Schliesslich fiel noch in die Wagschale die Schädigung der öffentlichen Moral, durch die gewissermassen in ein System gebrachte Gesetzesumgehung.[16]

Als dann auf den wirtschaftlichen Aufschwung seit 1873 die Depression folgte und zahlreiche Gründungen sich als verfehlt erwiesen oder wenigstens als verfrüht und daher fürs erste unrentabel, hatte sich auch in der öffentlichen Meinung in Bezug auf das Privatbahnsystem ein Umschwung vollzogen.

---

15. Denkschrift zum 50jährigen Jubiläum der Diskonto-Gesellschaft 1851—1901.

16. Lasker's Reden 17. Dec. 72, 14. Jan., 7. und 14. Febr. 1873.

Früher hielt man das Herstellen einer Bahn für ein grosses Verdienst,[17] jede Bahn für nützlich, hebend für die staatlichen und lokalen landwirtschaftlichen und industriellen Interessen und die Frage, ob die Bahn rentiert und ob die Aktionäre Geld verdienen, im Verhältnis dazu für unwesentlich, — man rechnete eben nur mit einer weiteren Hochkonjunktur. Als die Krisis eintrat, sah man nur die Schattenseiten des Systems: die Verschleuderung des Nationalkapitals durch Gründung unrentabler Bahnen, die Auswüchse der mit der Gründung verknüpften Spekulation. Man war geneigt, jeden Gewinnst der Gründer für unmoralisch zu halten, jede Erlangung einer Konzession zum Bahnbau als eine Begünstigung, man übersah dabei die mit der Erlangung einer Konzession verbundenen Mühen, Reisen und Geldauslagen für Vorarbeiten und dass im ganzen Gewinnst und Risiko für den Generalunternehmer, denn, wie wir gesehen haben, konnten die meisten Bahnen nur in Generalentreprise gebaut werden, in keinem so unrichtigen Verhältnis standen. Das grosse Publikum, das besonders stark durch den Kurssturz der meisten Eisenbahnwerte getroffen war, geriet in den heftigsten Unwillen,[18] welcher sich natürlich zuerst gegen die Gründer richtete, das erste Opfer war Dr. Strousberg, der Vater des ganzen genialen Systems.

Im Abgeordnetenhause[19] machte sich Lasker auf Grund eines weitschichtigen Beschwerdematerials, welches von Unzufriedenen aller Gattungen aufgebracht,

17. „Dr. Strousbergs Wirken".

18. Vgl. die berüchtigten Glagauschen Artikel in der Gartenlaube, die einen guten Einblick in die Seelenstimmung der kl. unglücklichen Spekulanten gewähren.

19. Landtagsverhandlungen 1872/73.

mit erklärlicher Bereitwilligkeit ihm zur Verfügung gestellt worden war, zum Anwalt der öffentlichen Meinung, seine Anklagen richteten sich besonders gegen die Eisenbahnverwaltung des Handelsministeriums. Der Handelsminister war auf den Angriff nicht vorbereitet und konnte daher sich nur ungenügend verteidigen. Unter dem Druck dieser Reden sah sich die Staatsregierung veranlasst, eine Kommission zum Zweck der Untersuchung des Eisenbahnkonzessionswesens, bestehend aus Verwaltungsbeamten und Vertretern beider Häuser, niederzusetzen.

Bei dieser Untersuchung hat man auf Laskers Antrag den eigentümlichen Grundsatz befolgt, die in seiner Rede „gebrandmarkten" Personen garnicht zu vernehmen, sondern sich auf die Aussagen ziemlich willkürlich ausgesuchter Sachverständiger zu beschränken.

Trotzdem entsprach das Resultat[20] nicht den Erwartungen der Volksvertreter, die meisten der Laskerschen Behauptungen wurden als irrig oder wenigstens stark übertrieben erwiesen, man konnte ihm auch Unkenntnis des Aktiengesetzes selbst nachweisen. Die Mehrheit der Kommission erklärte sich geradezu mit der Ermöglichung der unter pari Ausgabe, also dem springenden Punkt des Strousbergschen Systems einverstanden. —

Die Kommission forderte formelle und materielle Garantien für das Eisenbahnkonzessionswesen, obgleich bei der ungünstigen wirtschaftlichen Lage der gesetzlichen Regelung dieser Materie eine praktische Bedeutung nicht zukommen konnte.

---

20. Bericht der Untersuchungskommission. Landtagspapiere 1873/74. I. Bd.

Die Regierung war hierzu gerne bereit, es war ja einleuchtend, dass die geforderten Garantien den privaten Unternehmungsgeist abschrecken würden — und in Regierungskreisen gab es schon längst keine Freunde des Privatbahnsystems mehr.

In den Kriegsjahren hatten bei aller Opferwilligkeit der Bahnen sich doch fühlbare Mängel herausgestellt, ich verweise nur auf die eingleisige Rhein-Nahe-Bahn, die den gesteigerten Anforderungen nicht entsprechen konnte. Dazu kam, dass die Rentabilität vieler Staatsbahnen durch Verkehrsentziehung auf dem Wege der Konkurrenz der grossen Privatbahnen zu leiden hatte.

II.

Der Boden war geebnet für einen Uebergang zum Staatsbahnsystem.[1] Die Regierung beschritt diesen Weg mit der Vorlage des Gesetzentwurfes über die hundertzwanzig Millionen Anleihe zum Bau hauptsächlich der Berlin-Wetzlarer Bahn. Bei der Beratung dieses Entwurfes hatten Laskers sog. Enthüllungen stattgefunden. Die aus Anlass der Laskerschen Rede niedergesetzte Spezialuntersuchungskommission kam zu dem Ergebnis, dass zwar der ausschliessliche Staatseisenbahnbau in der Gegenwart unausführbar sei, „dass aber volkswirtschaftliche Rücksichten und Gründe auf die Vereinigung aller Eisenbahnen in den Händen des Staates als letztes Ziel hinführen".

Die unterbrochenen Verhandlungen über den Gesetzentwurf betreffend die 120 Millionen Anleihe wurden am 15. Mai 1873 vom Abgeordnetenhause wieder aufgenommen und der Entwurf mit grosser Majorität genehmigt. Die Majorität des Hauses ging von der Ansicht aus, dass die staatliche Konkurrenz in vorteilhafter Weise den Betrieb der Privatbahnen beeinflusse; die Staatsbahnen müssen Regulatoren der Privatbahnen sein, zu diesem Zwecke müsse aber der Staat in die Lage versetzt werden, auf allen Haupt-

1. A. v. d. Leyen, Die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preussen.

linien in Preussen, also speziell auch auf den von der Reichshauptstadt nach Westen führenden Linien, die Konkurrenz mit den Privatbahnen aufzunehmen.

Durch das Gesetz vom 7. Juni 1876[2] hat dann Preussen die Bahnstrecken Halle-Münden und Nordhausen-Nixei erworben, doch hat dieser Vorgang keine eigentlich prinzipielle Bedeutung, da der Ankauf zum Zwecke der Herstellung der Berlin-Wetzlarer Bahn geschah. Diese Strecken bilden jetzt ein Zwischenglied derselben, während man anfangs beabsichtigte, die Bahn in anderer Richtung zu führen.

Erst als die Uebertragung des preussischen Eisenbahnbesitzes auf das Reich durch das Gesetz vom 4. Juni 1876 an dem Widerstande der Mittelstaaten scheiterte,[3] ging Preussen entschlossen zur Ausdehnung und Konsolidation seines eigenen Eisenbahnbesitzes über.

Eine gleichzeitige Erwerbung aller Privatbahnen, die in ihrer Ausdehnung mehr als das Doppelte des gesamten staatlichen Netzes betrugen,[4] war ausgeschlossen wegen der Gefährdung des Staatskredits und der Schwierigkeit der Verwaltungsaufgaben, die mit der Einverleibung eines so grossen Komplexes verbunden war. Somit blieb nur eine successive und planmässige

---

2. Landtagsverhandlungen 1875/76.

3. v. d. Leyen, Zehn Jahre preussisch-deutscher Eisenbahnpolitik und F. C. Huber, auf dem Wege zu der Eisenbahngemeinschaft.

4. Nach Leyen am 1. April 1879: Staatsbahnen 5.255 km
Privatbahnen unter St.-Verw. 3.852 „
9.107 km

Privatbahnen unter eigener Verwaltung 9.430 „
das gesamte preuss. Eisenbahnnetz demnach: 18.537 „

Erwerbung der in Betracht kommenden Linien übrig.[5] Zuerst hatte man die Verbindungen der grossen Seehandelsplätze mit den Hauptproduktions- und Konsumtionsbezirken bezw. mit den grösseren Handelsplätzen des Binnenlandes, sowie die Verbindungen dieser letzteren untereinander ins Auge gefasst.

Die mit einzelnen Privatbahngesellschaften angeknüpften Verhandlungen zogen sich sehr in die Länge,[6] viel Schwierigkeiten bereitete es, die richtige Form für den Verstaatlichungsprozess zu finden.[7] Bei der Berlin-Stettiner, der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Rheinischen Bahn bedurfte es der Einberufung mehrerer Generalversammlungen, um zum Abschluss des Vertrages zu gelangen. Erst als im Frühjahr 1878 Bismarcks liberale Kollegen gegangen waren, und der neue Handelsminister Maybach in die schwebenden Verhandlungen eingriff, wurden die Verhandlungen mit der Berlin-Stettiner, der Magdeburg-Halberstädter, der Hannover-Altenbekener und der Köln-Mindener und dann noch im Laufe des Herbstes 1879 mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Rheinischen Bahn glücklich beendigt.

5. cf. die Begründung der ersten Verstaatlichungsvorlage. Landtagspapiere 1879/80.

6. A. v. d. Leyen, Die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preussen.

7. Eisenbahndirektor G. R. Koch hatte schon 1873 in der Untersuchungskommission, den Übergang der Privatbahnen an den Staat als eine Folge des planlosen Netzes hingestellt, „das Mittel, die Bahnen zu übernehmen ist eigentlich dasselbe, welches die Eisenbahngesellschaften anwenden, wenn sie sich fusionieren, sie sichern der einen Bahn eine feste Rente und diese erhöht den Kurs der Aktien derartig, dass die Besitzer der Aktien die Fusion sich gerne gefallen lassen. Also durch die Sicherung einer festen Rente an die Aktionäre ist der Staat jederzeit in der Lage, einzelne Linien, vielleicht alle, ohne grosse Kosten in die Hand zu bekommen.“

Am 29. Oktober 1879 war dem Abgeordnetenhause der Entwurf über den Ankauf der vier zuerst genannten Bahnen zugegangen.[8] In der Begründung zu demselben, wies die Regierung auf die Nachteile des Privatbahnsystems in Bezug auf den Bau und Betrieb der Bahnen, auf die Vorteile des Staatsbahnsystems für das öffentliche Interesse — für die Landesverteidigung, für die Wahrung wichtiger Verkehrsinteressen, für die gleichmässige stetige Entwickelung der Tarife und ihre Ermässigung, für die gesamte Zollpolitik und die gleichmässige Behandlung aller Transportinteressenten hin.

Der Erwerb der Berlin-Stettiner Bahn, welche vermöge der vom Staat für die Zweigbahnen übernommenen Zinsengarantie die Staatskasse bereits stark belastete, schien geboten wegen der Bedeutung des Stettiner Hafenverkehrs, durch den kürzesten Landweg, für die Gestaltung der Frachttarife auf sämtlichen in dem Verkehrsgebiete der Ostseehäfen belegenen Eisenbahnlinien. Ausserdem kamen mit der Uebernahme dieser Bahn, die für die Landesverteidigung wichtigen Linien der Ostseeküste in ihrer ganzen Länge von Königsberg bis Stralsund in den ausschliesslichen Betrieb des Staates. Die Magdeburg-Halberstädter Bahn stellte die fehlende Verbindung zwischen den westlichen und östlichen Staatsbahnen her, sie verbindet mit der Hauptstadt Berlin die wichtigen Nordseehäfen an der Elbe und Weser und die grossen Verkehrszentren Leipzig und Magdeburg werden in das Staatsbahnnetz einbezogen. Die Erwerbung der Hannover-Altenbekener Bahn, deren Betrieb und Verwaltung der Magdeburg-

---

8. Die Landtagsverhandlungen 1879/80 und die Drucksachen No. 5, 81, 60, 61, 72, 73, 76 u. 79, 84, 33, 50 II, N. 134, 223, 244, 237, 232 u. 255.

Halberstädter Bahn dauernd überlassen war, erschien als Konsequenz der Verstaatlichung des letzgedachten Unternehmens. Schliesslich handelte es sich bei der Köln-Mindener Bahn, die nur durch wesentliche staatliche Unterstützung ins Leben gerufen war, um die fehlende Verbindung der Hannoverschen und Westfälischen Staatsbahnen mit Köln und dem Unterrhein, um eine zweite Verbindung mit Holland und um den Anschluss an die wichtigsten Industriegebiete des Staates.

Der Erwerb dieser vier Unternehmungen gibt nach den Worten der Motive dem Staatsbahnnetz eine geschlossene Gestaltung, sichert einen bestimmenden Einfluss auf die Verkehrsleitung und gestattet erst eine zweckmässigere Organisation der Verwaltung und einen rationelleren Betrieb, um die Vorteile des staatlichen Systems zu verwirklichen. Die Regierungsvorlage stiess im Abgeordnetenhause auf Widerstand bei dem Zentrum und der Fortschrittspartei, die Generaldiskussion allein nahm 3 Sitzungen in Anspruch. Der Regierung lag sehr viel an einem schnellen Zustandekommen des Gesetzes, da die Gesellschaften in den Verträgen sich blos bis zum 1. Januar 1880 an ihre Beschlüsse gebanden hatten.

Die Rechte des Hauses war für die Vorlage und die gemässigt Liberalen waren ebenfalls zu gewinnen, sobald die Staatsregierung sich entschloss, durch Garantien wirtschaftlicher und finanzieller Art die letzten Bedenken zu zerstreuen. Die Vorlage wurde an eine Kommission von 21 Mitglieder verwiesen, die schon am 9. Dezember 1879 dem Hause ihren Generalbericht vorlegen konnte.

Sie empfahl den Entwurf der Genehmigung des Hauses und hatte nur eine Aenderung mit Zustimmung

der Regierungsvertreter vorgenommen, betreffend die Fortdauer der Verpflichtung der neu erworbenen Bahnen zur Zahlung von Kommunalsteuern in der gleichen Weise wie bisher. Eine Beschleunigung ihrer Arbeiten war nur möglich gewesen, indem sie auf eine prinzipielle Erörterung der Vorzüge des Staatsbahnsystems verzichtet hatte, was auch durchaus der Geschäftsgewohnheit des Hauses entsprach. Ihre Zusage hatte aber die Kommission davon abhängig gemacht, dass dem Landtage noch in der gegenwärtigen oder spätestens in der nächstfolgenden Session Gesetzentwürfe über finanzielle und wirtschaftliche Garantien vorgelegt würden, deren Inhalt nach einer von der Kommission entworfenen Resolution festgesetzt war. Die Erwägungen, von denen sie hierbei ausging, waren einerseits, den Staatshaushaltetat gegen störende Wirkungen wechselnder Ueberschüsse der Staatseisenbahnen zu schützen durch Bildung eines Reservefonds und auf eine regelmässige Tilgung der Eisenbahnkapitalschuld Bedacht zu nehmen. Um die Gefahr des bureaukratischen Schematismus und der blos formalen Behandlung der Eisenbahnverwaltungsgeschäfte einzuschränken, schlug die Kommission vor, Eisenbahnräte aus den Interessentenkreisen der Staatsverwaltung zur Seite zu stellen.

Die Minister der Finanzen sowohl wie der öffentlichen Arbeiten waren bei den Kommissionsverhandlungen zugegen gewesen und erklärten sich mit den gemachten Vorschlägen einverstanden. Sie führten so zeitig einen Beschluss des Staatsministeriums darüber herbei, dass gleich zu Beginn der zweiten Beratung im Abgeordnetenhause der Minister Maybach eine bindende Erklärung in diesem Sinne abgeben konnte. Im Hause selbst fanden die Kommissionsbeschlüsse kei-

neswegs allseitige Zustimmung. Besonders viele Angriffe erfuhr der Eisenbahnreservefonds. Der Abgeordnete Richter wies nach, wie durch denselben die Uebersicht über den Staatshaushalt erschwert, das Etatrecht beschränkt, schliesslich das Prinzip der Einheit der Kassen durchbrochen werde.

Verteidigt wurden die Kommissionsvorschläge besonders von dem Abgeordneten Miquel, er drang vor allem auf regelmässige Amortisation der Eisenbahnschuld und wünschte einen steigenden Einfluss des Finanzministers, damit die finanzielle Seite des Eisenbahnwesens wahrgenommen werde, der Minister der öffentlichen Arbeiten vernachlässige sie leicht, meinte er, zu Gunsten der volkswirtschaftlichen.

Am 12. Dezember trat das Abgeordnetenhaus den Resolutionen der Kommission bei und genehmigte in zweiter und dritter Lesung den Entwurf.

Nach Zustimmung des Herrenhauses vom 17. Dezember konnte das Gesetz am 29. Dezember 1879 veröffentlicht werden und damit war die in den Verträgen enthaltene Klausel erfüllt.

Am 13. November 1879 hatte das Abgeordnetenhaus über einen weiteren Verstaatlichungsgesetzentwurf betreffend den Ankauf der Homburger Eisenbahn zu beraten. Es war derselbe Entwurf, der von der Budgetkommission im vergangenen Jahre abgelehnt worden war. Für diese ablehnende Stellung war damals die Ansicht massgebend gewesen, dass der von der Homburger Eisenbahngesellschaft erhobene Anspruch auf Entschädigung für alle ihr aus dem Umbau des Frankfurter Zentralbahnhofs und der Verlegung der Bahnlinie erwachsenen Nachteile rechtlich nicht begründet erscheine, andererseits aber auch der Ankauf in finanzieller Beziehung mit grösserem Risiko verbun-

den sei, als nach den Motiven der Gesetzesvorlage von der Regierung angenommen werde. Die Regierung hatte sich entschlossen, die Vorlage zum zweiten Male einzubringen, weil ein dringendes Verkehrsinteresse vorhanden war, die Bahn, deren Personenverkehr besonders entwickelt war (im Jahre 1878 1 028 000 Passagiere nach der Regierungsvorlage), mit in den Zentralpersonenbahnhof aufzunehmen. Hätte man die Selbständigkeit der Bahn gewahrt, so wäre ein vollständiger Umbau der Endstrecke notwendig geworden, die bedeutenden Kosten desselben wollte man der Gesellschaft ersparen. Diesmal genehmigte die Budgetkommission den Entwurf, und nach Zustimmung beider Häuser wurde er am 25. Februar 1880 Gesetz, am 1. April konnte der Staat den Betrieb für eigene Rechnung übernehmen und das Eigentum nach Zahlung des Kaufpreises erwerben.

Schon vor der dritten Beratung der ersten Verstaatlichungsvorlage hatte die Regierung weitere Verträge über den Erwerb der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Rheinischen Eisenbahn abgeschlossen. Dieses entschlossene Vorgehen überraschte die Gegner der Verstaatlichung. Man hatte angenommen, dass nach der ersten grossen Aktion eine Pause eintreten würde, um Erfahrungen zu sammeln und den Erfolg abzuwarten. Ja selbst Freunde der Regierungspolitik, wie der Abgeordnete Miquel, der sich um das Zustandekommen des ersten Gesetzes recht verdient gemacht hatte, teilten diesen Standpunkt. Dem gegenüber konnte sich die Regierung auf die Motive des ersten Entwurfes berufen, in denen der Erwerb dieser beiden Bahnen als nächstes Ziel bezeichnet war. Am 19. Dezember trat das Abgeordnetenhaus in die erste Beratung dieses Entwurfes ein.

Der staatsseitige Erwerb der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn war geboten, um die kürzeste Verbindung zwischen Berlin und Magdeburg, dem ersten und durch seine Bedeutung für die Elbschiffahrt besonders wichtigen Industrie- und Handelsplatz der Provinz Sachsen für den Staat zu gewinnen, die gewerbreichsten Teile der Provinz Sachsen und des Harzes in das Staatsbahnnetz einzuziehen.

Die Rheinische Bahn beherrschte mit ihren Hauptlinien zum Teil in Konkurrenz mit anderen bereits im Staatsbesitz befindlichen Bahnen die grosse internationale Handelsstrasse von Belgien und den Niederlanden nach dem Mittel- und Oberrhein, nach Württemberg und Bayern, der Schweiz, Italien und Oesterreich. Von der Hauptstadt Köln aus erstreckten sich ihre Linien fast nach allen wichtigeren Plätzen der Rheinprovinz. In den Bergwerks- und Hüttenrevieren der Ruhr hatte sie von Jahr zu Jahr an Bedeutung gewonnen. In den wichtigsten Punkten traf sie hier mit der Köln-Mindener, mit der Bergisch-Märkischen und mit der Westfälischen Staatsbahn zusammen. Die Bautätigkeit der Rheinischen Eisenbahngesellschaft war wesentlich durch die Sonderinteressen des Unternehmens bestimmt worden. Ihre zum grossen Teil auch gewagten Erweiterungsbauten bezweckten nicht so sehr den Ausbau des von ihr ursprünglich beherrschten Verkehrsgebietes, als vielmehr die Ausführung von Konkurrenzbauten bereits bestehenden Unternehmungen gegenüber.

Die Kommission des Abgeordnetenhauses erkannte den Erwerb beider in Frage stehender Bahnen für die Durchführung des Staatsbahnsystems für notwendig, und am 14. Februar 1880 erhielt die Vorlage Gesetzeskraft. Schliesslich genehmigte noch der Landtag in der Session 1879/80 den Ankauf der im Grossherzoglich

Hessischen Gebiet belegenen Strecke der Main-Weserbahn. Diese Bahn war von den Regierungen der freien Stadt Frankfurt, des Kurfürstentums Hessen und des Grossherzogtums Hessen gebaut worden. Nach Einverleibung von Frankfurt und dem Kurfürstentum Hessen in den Preussischen Staat war die Verwaltung an Preussen übergegangen. Um die Unbequemlichkeiten dieses Gemeinschaftsverhältnisses zu beseitigen, waren Verhandlungen zwecks Ankaufs der Strecke mit dem Grossherzogtum Hessen gepflogen worden, die aber im Jahre 1873, als die Rente der Eisenbahnen so stark fiel, ins Stocken geraten waren. Als die Zeiten sich besserten, wurden sie wieder aufgenommen und führten 1878 zum Vertragsschluss, der die Grundlage des Gesetzentwurfes bildete. Der Kaufpreis von 17 250 000 M. entsprach einer $4^1/_2{}^0/_0$igen Verzinsung des Durchschnittsertrages der letzten 10 Jahre.

In der nächstfolgenden Session[9] des Landtages lag nur ein weiterer Verstaatlichungsentwurf, den Ankauf der Rhein-Nahe Bahn betreffend vor. Im Interesse der Landesverteidigung war es dringend geboten, die Bahn mit einem zweiten Geleise zu versehen, die Gesellschaft hatte es aber abgelehnt, um bei dieser Gelegenheit sich der gänzlich unrentablen Bahn an den Staat zu entledigen. Die Bahn stand unter staatlicher Verwaltung und war auch vom Staat für Rechnung der Aktionäre erbaut. Ein Zwangserwerb auf Grund § 42 des Eisenbahngesetzes war aber erst nach 10 Jahren möglich, auch war man im Zweifel, ob die Bestimmung desselben für den ganz abnormen Fall einer gänzlichen Rentenlosigkeit des Unternehmens gedacht

---

9. Landtagsverhandlungen 1880/81, Drucksachen No. 99, 223, 256.

sei. Die Börsenspekulation hatte sich dieser Aktien ganz besonders bemächtigt, darum lehnte die Kommission des Abgeordnetenhauses, weil der Börsenkurs (24 %) dem Entwurf als Ankaufspreis zu Grunde lag, denselben einstimmig ab, und schlug statt dessen vor, ein neues Gesetz zu schaffen, um den Staat zu ermächtigen, die Legung eines zweiten Geleises im Interesse der Landesverteidigung zu erzwingen. In der Sitzung des Hauses vom 14. Febr. 1881 wurde die Vorlage auf Antrag des Vorsitzenden der Kommission zur nochmaligen Beratung an dieselbe zurückverwiesen. Unter dem Druck der Verhandlungen des Abgeordnetenhauses war der Börsenkurs der Aktien stark zurückgegangen, sodass die Regierung in der Kommissionssitzung sich bereit erklärte, in der nächsten Session einen neuen Entwurf, entsprechend den Wünschen des Hauses, vorzulegen. Zu einer weiteren Beratung im Plenum kam es dann nicht mehr.

In der Session des Abgeordnetenhauses von 1882[10] hatte die Regierung weitere, umfassendere Verstaatlichungsvorlagen eingebracht. Durch dieselben suchte die Staatsregierung einen Einfluss auf die Eisenbahnkomplexe der übrigen deutschen Staaten zu gewinnen, namentlich war der in Aussicht genommene Erwerb der Thüringischen im Westen und der Kottbus-Grossenhainer, Berlin-Görlitzer und der Märkisch-Posener im Osten gegen die sächsischen Bahnen gerichtet. Der Vertrag mit der Berlin-Anhalter Eisenbahngesellschaft, deren Verstaatlichung ebenfalls zu dieser Politik gehört, war nicht rechtzeitig geschlossen worden, so dass derselbe in einem neuen Entwurf noch in derselben

10. Landtagsverhandlungen 1882 und Drucksachen No. 4, 105, 116, 122, 139. No. 120, 207, 240.

Session dem Abgeordnetenhause vorgelegt werden musste.

Mit der Bergisch-Märkischen Bahn wurde die letzte der grossen westlichen Bahnen, die mit ihren Linien das Industriegebiet am Niederrhein und Westfalen beherrschten, verstaatlicht. Obgleich seit 1850 vom Staat verwaltet, war doch der vertragsmässige Einfluss der Aktionäre ein wesentlicher geblieben, sodass sie den für Staatsrechnung verwalteten Bahnen scharfe und planmässige Konkurrenz machen konnte.

Der Erwerb der Thüringischen Eisenbahn, die im Herzen des deutschen Eisenbahnnetzes gelegen, eine grosse Bedeutung für den durchgehenden Verkehr hatte, war mit grossen Schwierigkeiten verknüpft gewesen, weil die Staatsregierung sich darauf nicht beschränken konnte, lediglich mit der Gesellschaft selbst die den Aktionären für die Abtretung ihres Unternehmens zu gewährenden Abfindungen zu vereinbaren, sondern es musste auch mit den bei dem Unternehmen beteiligten Thüringischen Staaten eine Verständigung erzielt werden. Man war bei diesen Verhandlungen von dem Grundsatz ausgegangen, der für die Abfindung der Sonderrechte dieser Staaten zu leistenden Entschädigung — die Ablösung der Zinsengarantien, zu denen sie verpflichtet waren, in Gegenrechnung zu stellen.

In dem südöstlichen Teile der Monarchie war der Staatsbahnbesitz noch wenig ausgedehnt, in dem weiten Gebiet zwischen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn und dem östlichen Teile der Provinz Sachsen lediglich auf die Verwaltung der Halle-Sorau-Gubener und der Berlin-Dresdener Bahn beschränkt. Die Bahnen, die hier in Frage kamen, waren in erster Linie die Berlin-Anhalter, daneben die Berlin-Görlitzer

und die Kottbus-Grossenhainer. Die Berlin-Görlitzer Bahn besorgte einen Teil des Verkehrs zwischen Berlin und Dresden und Schlesien. Sie gehörte zu den Stroussbergschen Schöpfungen und hatte die hohen Erwartungen in Bezug auf Rentabilität nicht erfüllt. Neben den hohen Herstellungskosten der Bahnhofsanlage in Berlin, Görlitz und Kottbus, die bei der nur dreissig Meilen langen Strecke besonders ins Gewicht fielen, war vor allem daran die Linienführung schuld. Die Regierung hatte verlangt, dass die anliegenden Städte Rothenburg, Muskau, Spremberg Berücksichtigung fänden, dadurch war nicht nur die Bahn um zwei Meilen gegen das konzessionierte Projekt verlängert, sondern auch der schlesische Kohlenverkehr an die Niederschlesische Staatsbahn verloren gegangen. Die Kottbus-Grossenhainer verbindet das Königreich Sachsen mit der unteren Oder bei Frankfurt, der Märkisch-Posener Bahn fiel unter Konkurrenz mit den Staatslinien ein Teil des Verkehrs zwischen Berlin und Posen über Frankfurt zu.

Schliesslich war ein neuer Vertrag mit der Rhein-Nahe Eisenbahngesellschaft dem Hause vorgelegt, der von der Kommission im vergangenen Jahre bemängelte Kaufpreis von 24 % des Aktienkapitals war durch die Bemühungen der Staatsregierung auf 19 % festgesetzt worden.

Sämtliche Verträge wurden vom Landtage genehmigt und ebenfalls der später eingebrachte Entwurf über den Ankauf der Berlin-Anhalter Bahn. Dieses gut rentierende Unternehmen war unter den günstigsten Betriebsverhältnissen in hohem Grade an dem Verkehr mit Sachsen und darüber hinaus mit Bayern, der Schweiz und Italien beteiligt. In Halle an die Thüringischen Bahnen anschliessend, war es ein Glied der

alten mitteldeutschen Route mit Frankfurt a. M. und dem Südwesten Deutschlands.

Die Verstaatlichungsvorlagen der Session 1883 bis 1884[11] verfolgen die Konsolidation des Staatsbahnnetzes in Schlesien, auch werden die ersten Bahnen in der Provinz Schleswig-Holstein erworben, schliesslich fällt noch in diese Session der Ankauf der rentabelsten Privatbahn, der Berlin-Hamburger.

In Schlesien handelt es sich um die Oberschlesische, die Breslau-Schweidnitz-Freiburger, die Rechte Oderufer Bahn in der ersten Vorlage, dazu kam in der zweiten noch die Oels-Gnesener. Die wichtigste von diesen Bahnen war die Oberschlesische, die in dem hochentwickelten Berg- und Hüttenreviere der Provinz den Verkehr mit dem In- und Auslande vermittelte. Sie befand sich seit 1856 in Staatsverwaltung, aber trotzdem war es der Gesellschaft möglich, ihr finanzielles Sonderinteresse in recht hohem Masse wahrzunehmen. War es doch erst nach langen, schwierigen Verhandlungen möglich gewesen, die ungewöhnlich hohen Kohlentarife auf die Sätze der benachbarten Staatsbahnen zu ermässigen. Die Konkurrenzbestrebungen der Rechten Oderufer Bahn und der in Frage kommenden Staatslinien hatten sich wenig erfolgreich erwiesen. Der allgemeine wirtschaftliche Niedergang der 70er Jahre hatte die Rentabilität dieser Bahn nur wenig getroffen, die Dividende hatte sich von ihrem höchsten Stande 1868 von 15 % in den Jahren 1877 und 1878 auf $8^1/_2$ % gesenkt, um dann gleichmässig sich bis 1882 auf $11^1/_2$ % zu heben. Die Bedeutung der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn geht daraus hervor, dass sie den

---

11. Landtagsverhandlungen 1883—84 und die Drucksachen No. 4, 47, 51, 52. No. 180, 245, 255.

kürzesten Weg zwischen Stettin und Breslau herstellte. Auch sie hatte durch hohe Steinkohlentarife in den beteiligten Kreisen der Provinz viel Unwillen erregt. Die hohe Durchschnittsdividende bis 1874 von $8^1/_6\,\%$ war 1877 bis auf $2^1/_2\,\%$ zurückgegangen und hatte sich bis 1882 nur auf $4^3/_4\,\%$ gehoben. Die Rechte Oderufer Bahn hatte im Verkehrsgebiete der Oberschlesischen durch geschickte Wahl ihrer Linien derselben nicht unerhebliche Konkurrenz gemacht, im östlichen Teile dagegen selbst keiner Konkurrenz ausgesetzt, vielfach Anlass zu Beschwerden gegeben. Die von ihr gezahlte Dividende war von 1873 beständig gestiegen ($6^1/_3\,\%$) und betrug 1881 $9\,\%$.

Die Posen-Kreuzburger Bahn war durch die entgegenstehenden Interessen der älteren Privatbahnen in ihrer Entwicklung gehemmt, hatte gleich in dem ersten Betriebsjahr 1876 sehr unter Hochwasser zu leiden gehabt und hatte darum 1877 nur $1\,\%$, von da an steigend 1882 bis $3{,}85\,\%$ an Dividenden verteilt. In militärischer Beziehung war die Bahn durch die Verbindung der Festung Posen mit dem östlichen Grenzgebiet und durch ihre, der Landesgrenze fast parallele Lage, sehr wichtig. —

Die Altona-Kieler in Verbindung mit der von ihr verwalteten Schleswigschen Bahn beherrschte die Provinz Schleswig-Holstein nach allen Richtungen und kam auch in militärischer Hinsicht durch die Verbindung des Kriegshafens Kiel in Betracht. In dieser Vorlage war dann noch der Ankauf der auf Schaumburg-Lippeschem Gebiet belegenen Teilstrecke der Hannover-Mindener Bahn vorgesehen. Es handelte sich dabei um die Aufhebung eines für Preussen ungünstigen Gemeinschaftsverhältnisses. Der Abfindungspreis von 13 Mill. Mark war dem niedrigen Anlagekapital (179 000 Mark

pro km) gegenüber sehr hoch, eine Folge der sehr günstigen Rentabilität dieser Strecke, weil dieselbe an dem grossen Verkehr zwischen dem Westen und Osten Norddeutschlands beteiligt war.

Der zweite Gesetzentwurf dieser Session, betreffend den Erwerb der Berlin-Hamburger, Oels-Gnesener, Tilsit-Insterburger Bahn der Bremenschen und Hamburgschen Teilstrecken wurde im Abgeordnetenhause am 22. April, 5. und 6. Mai beraten und genehmigt.

Die Verhandlungen mit der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft hatten besonders viel Zeit beansprucht, das frühere Angebot von 141 $^{1}/_{2}$ % entsprechend dem Börsenkurse der Aktien von 1883 (357,75), war von der Generalversammlung ausgeschlagen worden, die Verhandlungen waren auch darum schwierig, weil die Mehrzahl der Aktien im langjährigen Besitz zum Teil schon bei der Gründung des Unternehmens beteiligter Aktionäre sich befand. Dazu kamen staatsrechtliche Schwierigkeiten, da der vierte Teil der Bahn ausserhalb Preussens lag. Der schwankende Börsenkurs dieser Aktien fand seine Erklärung in dem geringen Stammaktienkapital, es war berechnet, dass ein Nettoausfall von 150 000 M. einen Rückgang der Dividende um 1 % bedinge.

Der Erwerb der Bahn von Tilsit-Insterburg, dem Verbindungsgliede der Staatsbahn Tilsit-Memel mit der Ostbahn, war ins Auge gefasst, um das wirtschaftliche Aufblühen der Hafenstadt Memel zu ermöglichen, die bisher unter den hohen Tarifen der Privatgesellschaft zu leiden hatte.

Oels-Gnesen, die Verbindung der Rechten Oderufer Bahn mit der Oberschlesischen, gehörte mit zu der rationellen Ausgestaltung des schlesischen Staatsbahnnetzes.

Die Bremenschen Bahnstrecken befanden sich im Preussischen Staatsbetriebe, die Unbequemlichkeiten, die mit der getrennten Rechnungsführung verknüpft waren und der Umstand, dass Bremen an der Hälfte des verhältnismässig hohen Ertrages der im Miteigentum der Staaten stehenden Strecke Wunstorf-Bremen-Geestemünde beteiligt war, machten es erwünscht, die Strecken anzukaufen.

1885[12] erfolgte dann weiter die Verstaatlichung der Münster-Enscheder, der Schleswigschen, der Braunschweigischen und der Halle-Sorau-Gubener Bahnen, die sich alle schon im Staatsbetriebe befanden. Die Münster-Enscheder war gleich am Anfang durch den Konkurs der Baugesellschaft Plessner in Schwierigkeiten gekommen, sodass der Staat mit einer Zinsgarantie für die Anleihe die Verwaltung übernahm. Zum 1. April 1886 hatte der Staat das Recht gegen Uebernahme der Schulden und Zahlung des fünffachen Betrages der Betriebsüberschüsse der letzten 5 Jahre das Eigentum dieser Bahn zu erwerben. Die Verpflichtungen auf den Reingewinn der Bahn waren indessen so gross, dass die Aktionäre in absehbarer Zeit keine Aussicht auf eine Dividende hatten und nur aus Billigkeitsgründen gewährte der Staat bei der freiwilligen Abtretung $^1/_1\,\%$ für die Stammaktien und $^1{}_2\,\%$ für die Stammprioritäten. Mit der Altona-Kieler Eisenbahn war die Verwaltung der Schleswigschen Bahn auf den Staat übergegangen, und hatte er $^2{}_3$ des Aktienkapitals dieser Bahn erworben. Bei der Verstaatlichung des übrig gebliebenen Drittels (5 Mill. M.) wurde der Kaufpreis entsprechend der 5prozentigen, aus dem Pachtkontrakte den Aktionären zustehende Rente fest-

12. Landtagsverhandlungen 1885. Drucksachen No. 5, 39, 41.

gesetzt. Die Betriebsüberschüsse hatten von 0,31 % 1873 stets steigend 1883 eine Verzinsung von 3,44 % ergeben.

Das gesamte Aktienkapital der Braunschweigischen Eisenbahn befand sich seit dem Uebergang der Berlin-Potsdamer und Bergisch-Märkischen Bahnen im Besitze des preussischen Staates, die formelle Liquidation und Auflösung der Gesellschaft wurde durch die Zustimmung der Braunschweigischen Regierung ermöglicht. Dadurch wurde die Aufhebung der Privatdirektion und die freie Verfügung über die Bestände des Reserve- und Erneuerungsfonds erreicht.

Der Halle-Sorau-Gubener Bahn fiel ein Teil des Durchgangsverkehrs von Osten nach Mittel- und Süddeutschland zu, ausserdem war ihr Lokalverkehr ziemlich entwickelt, trotzdem konnte sie sich nicht rentieren, da die Anlagekosten zu hoch ausgefallen waren, verursacht zum Teil durch die hohen Forderungen der Festungsbehörden in Torgau.

Bei der Verstaatlichung von 1887[13] handelt es sich um eine weitere Kräftigung der Staatsbahnen dem sächsischen Netze gegenüber, hierzu gehörte die Oberlausitzer Bahn, der kürzeste Weg zwischen Schlesien und Sachsen auf dem Wege Kohlfurt-Falkenberg, die Berlin-Dresdener bis zur sächsischen Grenze und Erfurt-Nordhausen eine wichtige Ergänzung des Thüringischen Staatsbahnnetzes. Ausserdem wurde 1887 die Aachen-Jülicher Bahn erworben, ein noch selbständiger Zweig des Rheinischen Netzes, und dann noch die Zweigbahn der Berlin-Stettiner von Angermünde nach Schwedt an der unteren Oder. 1889[14] wurden die der Nieder-

13. Landtagsverhandlungen 1887. Drucksachen No. 41, 78, 87.

14. Landtagsverhandlungen von 1889. Drucksachen No. 39, 109, 134.

ländisch-Westfälischen Eisenbahngesellschaft gehörenden Strecken von Winterswyk nach Bismark und nach Bocholt, seit dem Erwerb der Bergisch-Märkischen Bahn in Staatsbetrieb, zu den Anlagekosten (6 254 251,47 M.) erworben, da nach dem Pachtvertrage der Staat dieses Kapital vom 21. Juni 1890 mit 5 % verzinsen musste. Auf dem Wege der Anleihe konnte aber der Kaufpreis leicht zu 3 ½ % beschafft werden.

Ausserdem erfuhr das Thüringische Netz eine weitere Kräftigung durch den Erwerb der Strecken Gotha-Ohrdruf und Fröttstedt-Friedrichroda. Dazu kam noch im folgenden Jahre (1890)[15] die Strecke von Schmalkalden-Wernshausen (0,88 km), sonst wurde in dieser Verstaatlichungsvorlage das nördliche Staatsbahnnetz vervollständigt durch den Erwerb der Unterelbeschen Bahn von Hamburg nach Kuxhaven. Bei diesem Erwerb waren auch militärische Rücksichten massgebend, ein grosser Teil des Aktienkapitals befand sich in den Händen englischer Kapitalisten und man befürchtete im grossen Generalstabe, dass die diese Bahn betreffenden Mobilmachungspläne im Auslande bekannt werden könnten.

Weiter gehört hierzu die Westholsteinsche, welche durch den Nordostseekanal erhöhte Bedeutung erhalten hatte, und die Schleswig-Holsteinsche Marschbahn, welche den Staatsbahnlinien durch Wettbewerb lästig geworden war.

In das Jahr 1893 fällt der Erwerb der Stargard-Posener Bahn. Seit 1883 hatten die Aktionäre eine feste Rente von 4 ½ % erhalten, die Aktien hatte der Staat allmählich alle ausgeloost und so nach Uebernahme der Schulden das Eigentum erworben.

---

15. Landtagsverhandlungen von 1890, Anlagen 45, 141.

Die 1882 eingeleitete Verstaatlichung der Thüringischen Bahnen erhält 1895[16] ihren endgültigen Abschluss. Man hatte mit dem Erwerb der noch übrig gebliebenen wichtigen Strecken gezögert, um die Eröffnung der Staatsbahnstrecken Arnstadt-Saalfeld und Homburg-Zeitz abzuwarten, da man durch dieselben einen Druck auf die Rentabilität der zu erwerbenden Linien ausüben wollte. Als aber im Februar 1895 Verhandlungen der sächsischen Regierung mit der Weimar-Geraer Eisenbahngesellschaft zwecks Ankauf ihrer Strecken bekannt wurden, sah sich die preussische Eisenbahnverwaltung veranlasst, aus ihrer Reserve zu treten. Sachsen trat von seinem Vorkaufsrecht gegen Abtretung der auf sächsischem Gebiet belegenen Strecken der Berlin-Görlitzer Bahn zurück. Die Verhandlungen erhielten dann im Laufe des Mai und Juni mit der Weimar-Geraer, Saale und Werra Eisenbahngesellschaft und den beteiligten Regierungen Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg, Sachsen-Koburg-Gotha, Schwarzburg-Rudolstadt und Reuss j. L. ihren Abschluss, sodass am 17. Juni kurz vor dem Schluss der Landtagssession der Entwurf den Kammern vorgelegt wurde.

In die Session von 1896—97[17] fällt der durch die Bildung der Eisenbahn-, Betriebs- und Finanzgemeinschaft mit Hessen bedingte Erwerb der auf preussischem Gebiet belegenen Teile der Hessischen Ludwigseisenbahn. Ebenso der Erwerb der auf preussischem Gebiet befindlichen Strecken der Aachen-Mastrichter Bahn. Der Erwerb dieser von der Grand Central

16. Landtagsverhandlungen 1895, Drucksachen No. 250, 251, 280.

17. Landtagsverhandlungen 1896/97, Anlagen No. 5, 14, 233, 268 I.

Belge verwalteten Bahnen (14 km) war eine Folge der Verstaatlichungspolitik Belgiens und des von Preussen in Aussicht genommenen Umbaues der Aachener Bahnhöfe.

1902[18] wird die Kreisbahn Ostrowo-Skalmierzyce gegen Erstattung der Anlagekosten erworben. Diese Linie ursprünglich nur den Lokalinteressen dienend, hatte durch den Bau der Warschau-Lodzer Bahn mit der Verlängerung zu der preussischen Grenze plötzlich eine erhöhte Bedeutung erlangt, sodass der Staat gemäss der Konzessionsurkunde ihren Erwerb durchsetzte.

Weiterhin wurde in diesem Jahre die Eisenberg-Crossener Bahn erworben, da die Gesellschaft diese Bahn an die Zentralverwaltung für Sekundärbahnen verkaufen wollte und man befürchtete, dass eine Konsolidation der Privatbahnen die Folge sein könnte. Schliesslich erfolgte noch die Verstaatlichung der Feldabahn, die bisher eine Stichbahn durch die neu projektierten Linien für die Durchführung der Staatsbahnpolitik wichtig geworden war.

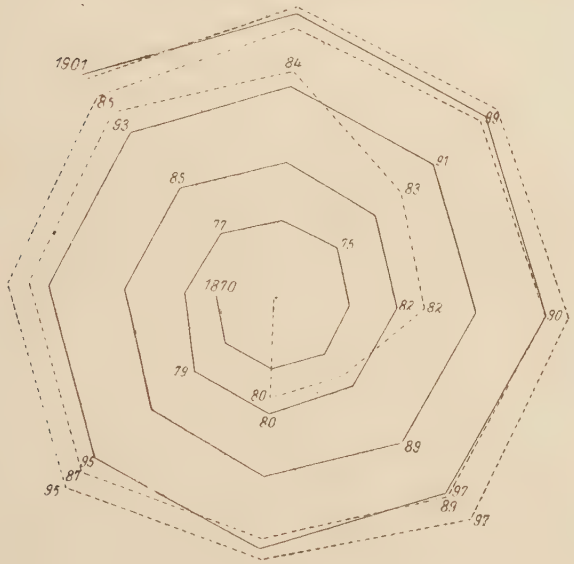
1903[19] wird die ostpreussische Südbahn verstaatlicht, seit dem Anschluss an das russische Netz war ihre Verstaatlichung notwendig geworden. Die seit 1886 eingeleiteten Verhandlungen waren durch die Spekulation vielfach durchkreuzt worden, sodass die Regierung sich schon zum Zwangserwerbe auf Grund des Eisenbahngesetzes entschlossen hatte, bis unter diesem Druck eine Einigung zu Stande kam. Im selben Jahre wird die Marienburg-Mlawkaer Bahn erworben, welche für den Hafenplatz Danzig durch den russischen

18. Landtagsverhandlungen 1902. Drucksachen No. 73.

19. Landtagsverhandlungen 1903, Drucksachen No. 114, 159. No. 115, 160, 178.

Verkehr von grosser Bedeutung war. Im Verkehrsgebiet der Berlin-Stettiner Bahn werden die Altdamm-Kolberger und Stargard-Küstriner Eisenbahnen in das Staatsnetz einbezogen. In Schleswig wird in diesem Jahr die Linie Kiel-Flensburg und im Westen an der niederländischen Grenze Dortmund-Enschede erworben.[20]

Die Entwicklung des preussischen Staatsbahnnetzes seit 1870.



——— Zugang im Laufe des Jahres durch Neueröffnung.
..... Zugang im Laufe des Jahres durch Verstaatlichung von Privatbahnen.

Masstab: 1 Mill. Met. = 400 km.

20. Für das Jahr 1904 war die Verstaatlichung der Breslau-Warschauer Bahn durch Entwurf vom 9. März vorgesehen. Der Entwurf erhielt am 1. Juli Gesetzeskraft.

Bei der Durchführung der Verstaatlichung waren grosse Schwierigkeiten zu überwinden, vor allem war zu befürchten, dass die mit den Verstaatlichungsplänen wachgerufene Börsenspekulation die Absichten der Regierung durchkreuzen würde. Um dies zu verhindern, wurden die auf Grund genauer Rentabilitäts-Berechnungen im Ministerium ausgearbeiteten Offerten streng geheim gehalten. Man beobachtete die Schwankungen des Börsenkurses und wartete den Zeitpunkt ab, an dem Aussicht vorhanden war, mit Erfolg die Offerte auf den Markt zu bringen. Dann erfolgte die Publikation, welche der weiteren Spekulation allerdings nicht immer den Boden entzog.

Dann trat man in das zweite Stadium, in die Unterhandlung mit den Aktionären. Bei manchen Verstaatlichungen hat es der Einberufung mehrerer Generalversammlungen bedurft,[21] auch hat die Regierung sich genötigt gesehen, nicht einmal ihre Offerte zu erhöhen,[22] trotzdem ist mancher projektierte Erwerb in diesem Stadium stecken geblieben und ist dann erst viele Jahre später unter veränderten Verhältnissen durchgeführt worden.

Bei diesen Verhandlungen hat man das kluge Prinzip befolgt, den Direktoren, welchen ja meist ein entscheidender Einfluss in den Versammlungen zukam,[23] durch hohe Abfindungen an der Verstaatlichung zu interessieren. Diese Abfindungen, welche später im Abgeordnetenhause vielfach bemängelt wurden, sind

---

21. A. v. d. Leyen. Die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preussen.

22. Vgl. Die Denkschrift der Diskonto-Gesellschaft über die Offerten von 1886.

23. Vgl. Die Verstaatlichung der Magdeburg-Halberstädter Bahn in der Denkschrift der Diskonto-Gesellschaft.

dann teilweise, soweit die Privatdirektoren nachher in Staatsdienst traten, zurückgezahlt worden.

Neben diesen Verwaltungsbeamten war eine Verständigung mit den Vertretern der grossen Effektenbanken notwendig, soweit dieselben an den Unternehmungen beteiligt waren.

Aus der Denkschrift der Diskonto-Gesellschaft entnehmen wir, wie häufig sie der Regierung in diesem Stadium gute Dienste geleistet, bei der Verstaatlichung der Rheinischen Bahn sogar im Gegensatz zum Vorstandsmitglied Mevissen. Neben der Diskonto-Gesellschaft haben die Rheinischen Bankhäuser bei diesen Operationen eine grosse Rolle gespielt, schliesslich wäre noch zu erwähnen, dass die Seehandlung 1895 im Auftrage der Regierung durch Ankauf der Aktien der Thüringischen Bahnen die Verstaatlichung ermöglichte.

Bei der Verstaatlichungsaktion des ersten Jahres kam noch die Schwierigkeit hinzu, eine passende Form zu finden, um den verschiedenen Interessen gerecht zu werden. Als leitendes Prinzip liegt allen Verträgen zu Grunde möglichst bald volle Dispositionsfreiheit über die zu erwerbende Bahn zu erhalten, womöglich ohne starke Inanspruchnahme des Staatskredits. Zu diesem Zweck griff man zu dem alten Mittel, welches schon bei den Fusionierungen der Privatbahnen gang und gebe war, — Betriebsübernahme gegen Sicherung einer festen Dividende.[24] Es war klar, dass man dadurch den Aktien den Charakter von Obligationen verlieh, der Fortbestand der Gesellschaft selbst, die aller wesentlichen Machtbefugnisse entkleidet war, wurde

---

24. Vgl. den Bericht der Spezialuntersuchungskommission von 1873.

zur blossen Fiktion und diente nur dazu, den Zeitpunkt der Liquidation und die damit verbundene stärkere Inanspruchnahme des Staatskredits den Bedürfnissen des Geldmarktes anzupassen.

Aus demselben Grunde trägt auch der Umtausch dieser festen Dividendenpapiere in Konsols einen blos formellen Charakter[25] und soll nur als Vorbereitung und Erleichterung der endgültigen Liquidation dienen.

Zu dieser ist aber der Staat nicht verpflichtet, er schreitet erst dazu, wenn die Mehrzahl der Aktien in seine Hände gelangt ist, um das zu bewirken, ist der bei der formellen Liquidation zu zahlende Kaufpreis niedriger als der beim Umtausch bemessene, und das Umtauschrecht der Aktionäre an eine Frist gebunden.

Bei den ersten grossen Bahnen dauerte diese Operation 7 und 6 Jahre, mit jeder weiteren konnte man diese Zwischenzeit immer mehr verkürzen, zuletzt hat sie blos 2 Jahre gedauert.

Zugleich mit der Betriebsübernahme trat der Staat in alle laufenden Verpflichtungen der Gesellschaft ein, z. B. auch solche, wie die Fortsetzung der Amortisation der Obligationen. Ein Kündigungsrecht der Gesellschaftsgläubiger erkannte man auf Grund Art. 247 des H.G.B. und § 42 des Gesetzes vom 3. November 1838 nicht an, man stützte sich dabei auf den öffentrechtlichen Charakter der Verträge und auf die formelle und materielle Sicherstellung der Gläubiger durch den Staat.[26]

---

25. Die Aktien erhielten bald den entsprechenden Konsolkurs.

26. Vgl. die Begründung des Gesetzentwurfs 1879/80 No. 5 der Drucksachen des Abgeordnetenhauses.

Nach diesem Verfahren sind folgende Bahnen verstaatlicht worden:

	Feste Rente			Konvertierungsprämie
	Lit. A	B	C	
1. Berlin-Stettin	$4^3/_4$			
2. Magdebg.-Halberstadt	6	$3^1/_2$	5	
3. Köln-Minden	6			6 M.
4. Rheinische	$6^1/_2$	4		30 M. f. je 8 Lit. A.
5. Berl.-Potsd.-Magdebg.	4			3 M.
6. Bergisch-Märkische	5			
7. Kottbus-Grossenhainer	3	5		
8. Berlin-Anhalt	6			
9. Thüringische	$8^1/_2$		$4^1/_2$	
10. Oberschlesische	$10^1/_2$			Lit. A. 15 M.
11. Bresl.-Schwd.-Freiburg.	$4^1/_2$			30 M.
12. Rechte Oderufer	$7^2/_5$			30 M.
13. Altona-Kieler	$9^1/_5$			13,5 M.
14. Berlin-Hamburger	$16^1/_2$			60 M.
15. Schleswigsche	5			

Für die Thüringischen Aktien Lit. B. wurde eine Rente von zusammen jährlich 494 109 M. nebst einer Zuzahlung von 2,5 M. für die Aktie der Serie A beim Umtausch gegen Staatspapiere vereinbart, ausserdem wurde die finanzielle Beteiligung der Thüringischen Staaten und Städte an dem Unternehmen mit einem Betrage von 861 850 M. bar und 14 603 200 M. in 4 % Staatsschuldverschreibungen abgefunden.

Den Stammaktien Lit. B der Oberschlesischen Bahn wird ebenfalls eine $10^1/_2$ %ige Dividende garantiert unter Fortsetzung der Amortisation derselben. Beim Umtausch wird diese Amortisationslast berücksichtigt und sie erhalten Konsols, entsprechend einer Rente von 7,6 %.[27]

27. Vgl. No. 4 der Drucksachen des Abgeordnetenhauses der Session 1883/84.

Dieses oben geschilderte umständliche Verfahren konnte man aber nur anwenden bei den Bahnen, die eine Dividende zum landesüblichen Zinsfuss oder darüber erzielten, bei denjenigen Unternehmungen, die sich garnicht oder nur ungenügend rentierten, musste man andere Wege einschlagen, wollte man es vermeiden, Rentenpapiere mit geringem Zinsfuss zu schaffen.

Der Staat übernimmt hier den Betrieb und setzt ihn für Rechnung der Aktionäre fort, zu seinem Ziel gelangt er hier nur durch die Liquidation, welche er darum in kürzester Frist anstrebt. Auch hier wird das Liquidationsverfahren erleichtert durch freiwilligen Umtausch der Aktien unter günstigeren Bedingungen als bei der formellen Liquidation. Seit der Verstaatlichung der Schleswigschen Bahnen ist dieses Verfahren ganz allgemein, auch bei den rentabelsten Strecken angewendet worden.

	Stammaktien				Konvertierungsprämie
	für je	zum Betr.	Konsols	% d. N. W.	
1. Hannover-Altenbeken	1	300	54	18	
2. Berlin-Görlitz	8	2400	900	37,5	
3. Märkisch-Posen	5	1500	600	40	
4. Rhein-Nahe	2	600	200	$16^2/_3$	10 M.
5. Posen-Creuzburg	3	900	300	$33^1/_3$	
6. Tilsit-Insterburg	2	600	150	25	
7. Oels-Gnesen	2	600	150	25	
8. Münster-Enscheder	8	2400	150	6,25	
9. Halle-Sorau-Guben	1	300	150	50	
10. Berlin-Dresden	7	2100	500	24	
11. Oberlausitzer	7	2100	300	$14^2/_7$	
12. Angermünde-Schwedt	7	2100	300	$14^2/_7$	
13. Nordhausen-Erfurt	7	2100	750	$35^5/_7$	
14. Aachen-Jülich	7	4200	6000	$142^6/_7$	6 M.
15. Unterelbe	1	500	500	100	50 M.
16. Westholstein	7	2100	600	$28^{17}/_{24}$	20 M.

	Stammaktien				Konvertierungsprämie
	für je	zum Betr.	Konsols	% d. N. W.	
17. Schleswig-Holstein	2	900	450	50	
18. Weimar-Gera	1	300	100	33 1/3	
19. Saal-Eisenb.	1	300	150	50	15 M.
20. Werra-Eisenb.	2	600	450	75	10 M.
21. Marienb.-Mlawka	5	3000	2400	80	8,4 M.
22. Altdamm-Kolberger	4	2000	2700	135	6,72 M.
23. Stargard-Cüstriner	2	1000	1400	170	12,25 M.
24. Kiel-Flensburg	2	1000	1300	130	14,5 M.
25. Dortmund-Enschede	1	600	1200	200	81 M.
26. Ostpreuss. Südbahn	4	2400	2400	100	—

Stammaktien.

	Lit. B					Lit. C				Barzahl.
	für je	zum Betr.	Konsols	% d. N. W.	B. Z.	f. je	z. Btr.	K.	% d. Nw.	
17. Schlesw.-Holst.	1	45	150	33 1/3	12	1	450	150	33 1/3	12
22. Alt.-Kolberger	2	2000	2700	135	13,44					

Stammprioritätsaktien.

	für je	zum Betr.	Konsols	% d. N. W.	Konvertierungsprämie
1. Hannov.-Altenbekener	1	600	216	36	
2. Berlin-Görlitz	1	600	600	100	
3. Märkisch-Posen	8	4800	5700	118,75	6 M.
4. Rhein-Nahe	—	—	—	—	
5. Posen-Creuzburger	1	600	600	100	
6. Tilsit-Insterburger	1	600	600	100	
7. Oels-Gnesen	1	600	450	73	
8. Münster-Enscheder	2	1200	150	12,5	
9. Halle-Sorau-Guben	2	1200	1350	112	15 M.
10. Berlin-Dresden	7	4200	2400	57	
11. Oberlausitzer	7	4200	4000	95 5/21	
12. Angermünde-Schwedt	7	4200	1600	38 2/21	
13. Nordhausen-Erfurt	7	2100	2250	107 3/21	
14. Aachen-Jülich	7	4200	6000	142 6/7	3 M.

	für je	zum Betr.	Konsols	% d. N. W.	Konvertierungsprämie
15. Unterelbe	1	500	300	60	30 M.
16. Westholstein	7	2100	2600	123	
17. Schleswig-Holstein	7	3150	3900	123,8	
18. Weimar-Gera	1	600	600	100	30 M.
19. Saal-Eisenb.	1	300	350	116,6	15 M.
20. Werra-Eisenb.	—	—	—	—	
21. Marienburg-Mlawka	5	3000	4000	133⅓	2 M.
22. Altdamm-Kolberger	4	2000	2700	135	6,72 M.
23. Stargard-Cüstriner	2	1000	1600	160	14 M.
24. Kiel-Flensburg	2	1000	1300	130	14,5 M.
25. Dortmund-Enschede	1	1200	2400	200	162 M.
26. Ostpreuss. Südbahn	4	2400	2700	112,5	57 M.

Lit. B.

	für je	zum Betr.	Konsols	% d. N. W.	Bz.
15. Unterelbe	7	3500	500	14	—
17. Schleswig-Holstein	7	3150	4050	128,5	9 M.
18. Altd.-Kolberger	4	2000	2700	135	6,72 M.

Lit. C.

	für je	zum Betr.	Konsols	% d. N. W.
Schleswig-Holstein	1	450	450	100

Die Garantienforderung, welche das Abgeordnetenhaus an die Genehmigung der ersten Verstaatlichungsvorlage knüpfte, sowohl die wirtschaftliche als die finanzielle, trägt einen politischen Charakter.[28] Man wollte durch dieselbe die durch die Eisenbahnverstaat-

28. Fr. Kalle, Die finanziellen Garantien bei der Eisenbahnverstaatlichung.

lichung bedingte Machterweiterung der Regierungsgewalt paralysieren und dem Landtage eine Teilnahme an der Eisenbahnverwaltung sichern.

Unter den wirtschaftlichen Garantien verstand man die Aufstellung von Normen für die Bildung und Abänderung der Tarife und die Organisation von Beiräten für die Eisenbahnverwaltung.

In der Tarifrage hatte man zuerst nach langen Debatten von einer Mitwirkung des Landtages abgesehen,[29] und erst 1882 zur Verhütung einer allgemeinen Tariferhöhung im Verwaltungswege einen Paragraphen in das Garantiegesetz eingefügt, der aber die Freiheit gewöhnlicher Tarifänderungen nicht beeinträchtigte und darum von der Regierung als ziemlich gegenstandslos nicht beanstandet wurde.[30]

Mit der Resolution über die Eisenbahnbeiräte verfolgte das Abgeordnetenhaus den Zweck, eine im Verwaltungswege geschaffene Institution auf gesetzlichen Boden zu stellen.[31] Die Entstehung solcher Beiräte aus Interessentenkreisen bei den Eisenbahndirektionen geht auf eine Anregung der Handelskammer in Mühlhausen im Herbst 1874 zurück. Der Präsident des Reichseisenbahnamts, Maybach, der die Fruchtbarkeit dieses Gedankens sogleich richtig würdigte, hat dann durch Erlass vom 11. Jan. 1875 die Nachahmung dieser Einrichtung, allerdings mit wenig Erfolg, den sämtlichen

---

29. A. v. d. Leyen, Die Durchführung des Staatbahnsystems in Preussen.

30. Gesetz betreffend die Einsetzung von Bezirkseisenbahnräten und eines Landeseisenbahnrates für die Staatseisenbahnverwaltung v. 1. Juni 1882 G. S. S. 313 ff. § 20 Festsetzung der Normaltransportgebühren.

31. A. v. d. Leyen, Die Vertretung der wirtschaftlichen Interessen bei den Eisenbahnen.

deutschen Eisenbahnen empfohlen. Als preussischer Eisenbahnminister hat er dann nachher durch einen Ministerialerlass vom 27. Juni 1878 bei den preussischen Staatsbahnen die Gründung solcher periodischer Konferenzen angeordnet. Auch beabsichtigte er schon damals einen Landeseisenbahnrat für die Zentralverwaltung zu schaffen, das Regulativ für denselben war im Ministerium schon ausgearbeitet, als die erste Verstaatlichungsvorlage dem Landtage zuging.

Die Resolution des Abgeordnetenhauses[32] über die Bestellung von Bezirkseisenbahnräten für die Staatseisenbahndirektionen und eines Landeseisenbahnrates für die Zentralverwaltung hat sich dann im wesentlichen an diese bestehenden Konferenzen angeschlossen, und entfernt sich nur insoweit, als sie den rein wirtschaftlichen Charakter dieser Einrichtung dadurch trübte, dass sie das unmittelbare Wahlrecht der Bezirkseisenbahnräte den wirtschaftlichen Interessenverbänden nahm und dasselbe den Provinzialausschüssen der Provinziallandtage und in den Städten Berlin und Frankfurt a. M. der städtischen Vertretung übertrug, und in den Landeseisenbahnrat auch Mitglieder des Landtages entsenden wollte.

In der nächsten Session legte dann die Regierung einen dieser Resolution entsprechenden Entwurf dem Hause vor.[33] In der Begründung desselben sind die Bedenken auseinandergesetzt, die gegen eine sofortige gesetzliche Behandlung dieser Materie bestanden, einmal waren noch zu wenig Erfahrungen auf diesem Gebiete gemacht, andererseits die Schwierigkeit einer einheitlichen gesetzlichen Regelung verursacht durch

---

32. No. 60 der Drucksachen 1879/80.
33. N. 48 der Drucksachen 1880/81.

die Zersplitterung des preussischen Eisenbahnbesitzes sehr gross.

Der Entwurf wurde einer besonderen Kommission überwiesen, von dieser durchberaten und in nur wenigen unwesentlichen Punkten geändert. Der Kommissionsbericht[34] kam aber nicht mehr zur Beratung, sodass die Vorlage im nächsten Jahre erneuert werden musste.[35] Nach lebhaften Debatten wurden in der Kommission[36] die in der Vorlage vorgesehenen Kommissarien der Staatsregierung im Landeseisenbahnrat beseitigt, und an deren Stelle 10 von den Ministern der Landwirtschaft, des Handels, der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten auf die Dauer von 3 Jahren berufene Mitglieder eingesetzt, und ebenfalls die 6 Mitglieder des Parlaments.[37] Die übrigen 30 Mitglieder werden von den Bezirkseisenbahnräten aus den Kreisen der Land- und Forstwirtschaft, der Industrie oder des Handelsstandes gewählt. Im Plenum ging man noch weiter und stellte das alte unmittelbare Wahlrecht der Interessenverbände und sog. freien wirtschaftlichen Vereine wieder her. Die Zahl der Bezirkseisenbahnräte und ihre Zusammensetzung wurde der gemeinschaftlichen Beschlussfassung der beteiligten Minister überlassen. Die Staatsregierung erklärte sich mit den Abänderungen einverstanden, am 1. Juni 1882 wurde das Gesetz veröffentlicht. Darnach sind die Bezirkseisenbahnräte[38] zuständig in allen die Verkehrsinteressen des Bezirkes oder einzelner Distrikte desselben berührenden Fragen. Namentlich gilt dies von wich-

34. N. 176 ebendas.
35. N. 18 der Drucksachen 1882.
36. Der Komm.-Ber. N. 211 ebend.
37. N. 238 ebend.
38. § 6 des G. vom 1. Juni 1882.

tigeren Massregeln bei der Feststellung oder Abänderung der Fahrpläne und der Tarife. Der Bezirkseisenbahnrat kann in Angelegenheiten der vorbezeichneten Art auch selbständige Anträge an die Staatseisenbahndirektion richten und von dieser Auskunft verlangen.

Der Landeseisenbahnrat[39] besteht aus einem Vorsitzenden und dessen Stellvertreter, dieselben werden von dem Könige auf die Dauer von 3 Jahren ernannt. Aus 10 von den Ministern der Landwirtschaft, des Handels, der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten für die Dauer von 3 Jahren berufenen Mitgliedern und der gleichen Anzahl Stellvertreter. Die übrigen 30 Mitglieder und ebensoviel Stellvertreter gehen aus der freien Wahl durch die Bezirkseisenbahnräte, aus den Kreisen der Landwirtschaft und Forstwirtschaft, der Industrie oder des Handelsstandes hervor.

„Dem Landeseisenbahnrat sind zur Aeusserung vorzulegen:[40]

1. die dem Entwurf des Staatshaushaltsetats beizufügende Uebersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter;

2. die Allgemeinen Bestimmungen über die Anwendung der Tarife;

3. die Anordnung wegen Zulassung oder Versagung von Ausnahme- und Differenzialtarifen;

4. Anträge auf allgemeine Aenderungen der Betriebs- und Bahnpolizei-Reglements, soweit sie nicht technische Bestimmungen betreffen. Auch hat der Landeseisenbahnrat in allen wichtigeren, das öffentliche Verkehrswesen der Eisenbahnen berührenden Fragen

39. § 10 desselben G.
40. § 14 desselben G.

auf Verlangen des Ministers der öffentlichen Arbeiten sein Gutachten zu erstatten.

Der Landeseisenbahnrat kann in Angelegenheiten der vorbezeichneten Art auch selbständige Anträge an den Minister richten und von diesem Auskunft verlangen."

Diese Organisation der Beiräte hat sich als durchaus zweckentsprechend erwiesen, und es hat sich auch kein Bedürfnis nach einer Aenderung derselben herausgestellt. Die Protokolle über die Verhandlungen des Landeseisenbahnrates werden durch den Minister der öffentlichen Arbeiten alljährlich dem Landtage zugestellt.[41]

Durch die finanziellen Garantien sollte der durch die Durchführung der Verstaatlichungspolitik so sehr in Anspruch genommene Staatskredit, handelte es sich doch schon bei der ersten Vorlage um fast eine Verdoppelung der Staatsschulden,[42] durch regelmässige Tilgung aus den schwankenden Eisenbahnüberschüssen wieder eingeschränkt werden. Die Resolution des Abgeordnetenhauses bestimmte, dass nach Deckung aller Verpflichtungen, zu denen die Eisenbahnverwaltung aus den Verstaatlichungsverträgen verpflichtet war, und nach der Verzinsung der jeweiligen Staatseisenbahn-Kapitalschuld der dann noch verbleibende Ueberschuss zur Ausgleichung eines etwa vorhandenen Defizits im Staatshaushalt, welches anderenfalls durch Anleihen gedeckt werden müsste, bis zur Höhe von 2 200 000 M. verwendet werde. Diese Summe

41. Über die Tätigkeit des Landeseisenbahnrats vgl. A. v. d. Leyen, die Vertretung der wirtschaftlichen Interessen bei den Eisenbahnen, daselbst auch eine Übersicht über die Eisenbahnräte anderer Staaten.

42. N. 60 d. Drucksachen 79/80.

ist gleich dem Ueberschuss der Eisenbahnverwaltung in dem Voranschlage des Staatshaushalts für 1880/81 über die Verzinsung der Eisenbahnkapitalschuld.[43] Jeder weitere Ueberschuss, der als schwankend und unsicher erschien, sollte zur Bildung eines Reservefonds benutzt werden, um die Verzinsung der Eisenbahnschuld sicher zu stellen. War dieser Zweck aber erreicht, d. h. der Reservefonds bis zu 1 % gefüllt, so sollten alle weiteren Ueberschüsse bis $^1/_2$ % und darüber nach einem speziellen Haushaltsgesetz zu Tilgungszwecken verwendet werden.

Diese Garantienforderung[44] läuft daraus hinaus, den Staatshaushalt gegen die störenden Wirkungen wechselnder Eisenbahnüberschüsse zu sichern oder mit anderen Worten, eine Trennung der Eisenbahnfinanzen von den übrigen Finanzen vorzunehmen, der Staatseisenbahnverwaltung eine von den übrigen Staatsverwaltungszweigen abweichende, der Finanzverwaltung gegenüber unabhängige Stellung einzuräumen.[45]

Als dann im nächsten Jahre der Staatshaushalt ein Defizit von 30 Mill. aufwies und gleichzeitig der Ueberschuss der Eisenbahnverwaltung alle Erwartungen übertraf, und man für das nächste Jahr eine noch weitere Steigerung erwartete, war begreiflicherweise die Sorge um den schädigenden Einfluss der neuen Eisenbahnpolitik auf die Finanzen des Landes hinter dem Wunsch zurückgetreten, durch die Benutzung der Eisenbahnüberschüsse für die allgemeinen Staatsbedürfnisse die Mittel zu neuen Ausgaben zu beschaffen.[46]

43. A. v. d. Leyen, Die Erträge der Eisenbahnen und d. Staatshaushalt.

44. ebend.

45. Dückers, Das finanzielle Ergebnis der Staatseisenbahnverwaltung in Preussen. p. 85.

Der Eifer für das Zustandekommen des finanziellen Garantiegesetzes, dessen eine Seite jetzt die Bindung des Budgetrechts besonders lebhaft empfinden wurde, war deshalb in der Volksvertretung gänzlich erkaltet.[47]

Die Regierungsvorlage der Sessionsperiode 1880/81 entsprach durchaus den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses,[48] der Finanzminister war natürlich in Anbetracht der ungünstigen Lage der Staatsfinanzen ein Gegner derselben. Andererseits war er aber wieder durch seine Zusage vom vergangenen Jahre verhindert, den Entwurf offen zu bekämpfen. In den Kommissionssitzungen[49] äusserte er seine entgegenstehenden Bedenken, welche dann auch dank den erwähnten veränderten Verhältnissen auf günstigen Boden fielen. Der Eisenbahnminister nahm aber die Gelegenheit nicht wahr, den Entwurf, der doch wesentlich seinem Interesse entsprach, zu retten. Im Hause selbst haben dann auch natürlich doktrinäre Gründe, die gegen eine Teilung des Etats sprachen, in gleicher Richtung gewirkt. Die Kommissionsbeschlüsse, welche in der Beseitigung des Eisenbahnreservefonds gipfelten, kamen in dieser Session nicht mehr zur Beratung. Erst

---

46. Fr. Kalle, Die finanziellen Garantien bei dér Eisenbahnverstaatlichung.

47. A. v. d. Leyen, Die Erträge der Eisenbahnen und der Staatshaushalt. Das Scheitern des Gesetzes konnte die Kommission, die über die zweite Verstaatlichungsvorlage beriet, nur verhüten durch den Beschluss, ihre Verhandlungen so lange auszusetzen, bis jenes Gesetz auch vom Herrenhaus angenommen und veröffentlicht sei.

48. N. 94 der Drucksachen 1880/81.

49. N. 260 ebend.

in der folgenden Session 1882[50] ist dann das finanzielle Garantiegesetz vom 27. März zu Stande gekommen. Der Eisenbahnreservefonds ist hier fallen gelassen, statt dessen die gesetzliche Tilgung der Eisenbahnschulden aus den schwankenden Ueberschüssen von $^1/_2\%$ auf $^3/_4\%$ erhöht.

Die Tilgung ist derart zu bewirken,[51] dass der zur Verfügung stehende Betrag von der Staatseisenbahnkapitalschuld abgeschrieben und verwendet wird:

1. zur planmässigen Amortisation der vom Staate für Eisenbahnzwecke vor dem Jahre 1879 aufgenommenen oder vor und nach diesem Zeitpunkte selbstschuldnerisch übernommenen oder zu übernehmenden Schulden, soweit letztere auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übergegangen sind oder übergehen.

2. demnächst zur Deckung der zu Staatsausgaben erforderlichen Mittel, welche anderenfalls durch Aufnahme neuer Anleihen beschafft werden müssten;

3. endlich zum Ankauf von Staatsschuldverschreibungen.

Durch diese Bestimmung ist eine wirkliche Schuldentilgung nur in geringem Masse gesichert, es tritt auch eine Verringerung der Staatseisenbahnkapitalschuld ein, wenn eine wirkliche effek ive Schuldentilgung nicht stattgefunden hat.

Die Wirkung dieses Garantiegesetzes in den nun folgenden Jahren, als die Eisenbahnüberschüsse sich in stets aufsteigender Kurve bewegten, war, dass der Eisenbahnminister in der Disposition über die von ihm erwirtschafteten Ueberschüsse sehr beschränkt

---

50. Drucksachen No. 31, 64, 85, 86.

51. Dückers, Die finanziellen Ergebnisse der Staatseisenbahnverwaltung. p. 88 u. ff.

wurde, dass auf zeitweilig hohe Eisenbahnüberschüsse dauernde allgemeine Staatsausgaben in steigendem Masse gegründet wurden. Allerdings bewirkten diese Ueberschüsse, dass man im Verhältnis zu ihnen zum Ausbau des Eisenbahnnetzes schritt, aber die Mittel hierzu mussten durch neue Anleihen, welche die bestehende Eisenbahnschuld vergrösserten, aufgenommen werden.[52]

Im Laufe der Zeit, besonders als zeitweilig eine rückläufige Bewegung der Eisenbahneinnahmen eintrat, zeigten sich die Mängel einer derartigen Finanzverwaltung.[53] Durch das Gesetz vom 8. März 1897, welches die effektive Tilgung für die gesamte Staatsschuld geregelt hat,[54] hat das Garantiegesetz seine materielle Bedeutung verloren.[55] „Man sieht daraus nur, wie der Abgeordnete Sattler ganz treffend bemerkte, in welchem Umfange in der Tat die Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung zur Bestreitung der nicht zur Eisenbahnverwaltung gehörigen Ausgaben herangezogen sind oder nicht.“ Schliesslich musste der Finanzminister selbst eine Trennung der Eisenbahnfinanzen bis zu einem gewissen Grade befürworten; dies geschah durch den 1903 geschaffenen Ausgleichfonds für die Eisenbahnverwaltung, der allerdings nur in beschränktem Masse dieselbe selbständiger gestellt hat,

---

52. Vgl. Seite 63.

53. Hammacher, Die Verwendung der preussischen Eisenbahnüberschüsse.

54. Bei Schwarz und Strutz p. 1038.

55. Soweit man hier überhaupt von einer materiellen Bedeutung reden kann, denn eine Zwangstilgung ist immer blos fiktiv und rechnungsmässig, besonders wenn innerhalb einer Tilgungsperiode neue Schulden aufgenommen werden. Vgl. Eheberg, Finanzwissenschaft, 7. Aufl., Leipzig 1903, p. 457.

da er vom Finanzminister verwaltet und die Verwendung aus demselben nur im Einverständnis mit demselben erfolgen kann.

Dieser Ausgleichfonds[56] wird dadurch gebildet, dass der Ueberschuss des Staatshaushalts, der sich bei der Jahresrechnung ergibt, nicht gleich zu Tilgungszwecken verwendet wird, sondern zur Füllung dieses Fonds bis zur Höhe von 200 Mill. M.

Dieser Ausgleichfonds soll verwendet werden:

1. Zur Bildung oder Ergänzung eines Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung bis zur Höhe von 30 Mill. M. für Vermehrung der Betriebsmittel, Erweiterung und Ergänzung der Bahnanlagen, sowie für Grunderwerbungen behufs Vorbereitung derartiger Erweiterungen im Falle eines nicht vorauszusehenden Bedürfnisses der Staatsbahnen bei zu erwartender Verkehrssteigerung.

2. Zur Ausgleichung eines rechnungsmässigen Minderüberschusses der Eisenbahnverwaltung, insoweit derselbe nicht durch einen etwaigen Ueberschuss im gesamten übrigen Staatshaushalt gedeckt wird.

3. Zur Verstärkung der Deckungsmittel im Staatshaushaltsetat behufs anderweiter Ausgestaltung des Extraordinariums der Eisenbahnverwaltung, nach näherer Bestimmung des jeweiligen Staatshaushaltsetats.

Ein Dispositionsfonds ist natürlich für die Eisenbahnverwaltung unerlässlich, weil sich bei einer so grossen Betriebsverwaltung alle Bedürfnisse schlechterdings nicht übersehen und rechtzeitig zum Etat anmelden lassen. Diesen Fonds aber blos aus den Ueberschüssen des letzten Jahres wie bisher zu speisen, hatte sich als unzweckmässig herausgestellt.

---

56. Drucksachen des Abg.-Hauses 1903. N. 37, 117, 125.

In der Kommissionssitzung erklärte der Minister der öffentlichen Arbeiten, dass nach der derzeitigen Sachlage die Eisenbahnverwaltung ein Interesse daran habe, die Einnahmen innerhalb der naturgemäss nicht ganz festen Grenzen möglichst hoch zu schätzen, um möglich wenig Schwierigkeiten bei der Bewilligung der Ausgaben zu finden. Trete der Ausgleichfonds in Wirksamkeit, so gehe umgekehrt das Interesse der Eisenbahnverwaltung dahin, die Einnahmen mässig zu schätzen, um sich die Erzielung von Mehrüberschüssen in der Rechnung und damit die Füllung des Ausgleichfonds zu erleichtern. Den geringen etatlichen Einnahmen entsprechend, bemessen sich dann auch die Ausgaben im Etat niedriger.

Seit 1901 war im allgemeinen Staatshaushalt kein Ueberschuss erzielt worden, darum wurden für den Dispositionsfonds einmalig 30 Mill. M. auf dem Anleihewege bereitgestellt.

Durch dieses Gesetz hat man sich dem Grundgedanken des ersten Garantieentwurfes wieder genähert, nämlich dem Staatshaushalt von den wechselnden Ueberschüssen unabhängig zu gestalten, oder die Eisenbahnfinanzen von den übrigen Finanzen zu trennen und der Eisenbahnverwaltung eine etwas unabhängigere Stellung einzuräumen.

III.

Das finanzielle Ergebnis[1] der Verstaatlichung ist ein recht günstiges gewesen, die Gesamteinnahmen der Eisenbahnverwaltung haben in der 20jährigen Periode von 1882–1902 eine bedeutende Steigerung erfahren, von 433 Mill. M. bis 1403 Mill. M. Natürlich sind die Schwankungen der einzelnen Jahre sehr gross, aber nur zwei weisen einen Rückgang gegen das Vorjahr auf, 1894 mit 5 Mill. M. und 1901 mit 39 Mill. M. Die Schwankungen in der ersten Hälfte dieser Periode sind grösser als in der zweiten, die gleichmässigste Entwickelung findet von 1894—1900 statt.

Die Gesamtausgaben sind in derselben Periode von 295 Mill. M. bis auf 876 Mill. M. gestiegen, nach der starken Steigerung von 1882 auf 1883, die dem stärksten Anschwellen der Einnahmen entsprach, waren sie von 1883 auf 1884 um 17 Mill. M. zurückgegangen, im folgenden Jahre, als sich die Einnahmen wieder erholten, wachsen sie wieder um 50 Mill. M. In den Jahren 1885 bis 1887 ist das Wachstum der Ausgaben ein nur sehr unbedeutendes, erst in dem Abschnitt 1887–91, entsprechend der stärkeren Auf-

---

1. Bei Gesamteinnahmen und Ausgaben sprechen wir hier im Sinne des Garantiegesetzes nur von den ordentlichen Einnahmen und den dauernden Ausgaben. Vgl. Schwarz u. Strutz. p. 1044.

wärtsbewegung der Einnahmen, nehmen sie erheblich zu.

Als dann 1891 die Entwickelung der Einnahmen zeitweilig zum Stillstande kommt, sieht die Eisenbahnverwaltung sich genötigt, bedeutende Beschränkungen in den Ausgaben eintreten zu lassen, diese rückläufige Bewegung dauert bis 1895, von da an steigen sie wieder gleichmässig bis 1900, als dann 1901 der starke Rückschlag erfolgt, verlangsamt sich diese Bewegung (sie steigen blos um 14 Mill. M.), 1902 allerdings beträgt ihre Steigerung schon wieder 25 Mill. M.

Um die Einnahmen mit den Ausgaben zu vergleichen, haben wir die durchschnittliche Einnahme in dieser Periode (955,2 Mill. M.) und die durchschnittliche Ausgabe (591,7 Mill. M.) gleich 100 gesetzt, dann erhalten wir für die einzelnen Jahre folgende Verhältniszahlen:

	Einnahmen:	Ausgaben:
1882	45,33	49,45
1883	59,05	70,47
1884	61,24	67,43
1885	68,26	77,40
1886	71,82	77,91
1887	76,84	77,74
1888	82,81	83,65
1889	90,66	91,93
1890	92,97	97,34
1891	96,42	102,58
1892	96,53	99,03
1893	100,82	98,69
1894	100,30	97,34
1895	108,57	97,17

	Einnahmen:	Ausgaben:
1896	115,89	102,07
1897	124,69	114,07
1898	132,43	125,90
1899	140,49	134,35
1900	145,94	142,80
1901	141,96	143,98
1902	146,99	148,20

Die Ausgabenkurve weist demnach bedeutend stärkere Schwankungen auf, als die Einnahmenkurve, in der ersten Hälfte ist sie höher, 1892 sinkt sie unter die Einnahmekurve und erst 1900 auf 1901 erhebt sie sich wieder über dieselbe, in der zweiten Hälfte ist sie auch bedeutend regelmässiger.

Die Gesamteinnahmen und Ausgaben pro km mittlerer Betriebslänge betragen:

	Einnahmen:	Ausgaben:
	M.	M.
1882	29 889	20 359
1883	36 329	26 812
1884	29 464	20 099
1885	30 910	21 719
1886	31 876	21 414

	Einnahmen: M.	Ausgaben: M.
1887	32 829	20 596
1888	34 472	21 543
1889	36 664	23 052
1890	35 946	23 336
1891	36 754	24 230
1892	36 252	23 041
1893	37 360	22 671
1894	36 631	22 020
1895	38 404	21 282
1896	40 219	21 943
1897	40 994	23 245
1898	42 823	25 201
1899	44 624	26 445
1900	45 662	27 678
1901	43 587	27 396

Nach der starken Steigerung von 1883 gehen die Einnahmen und Ausgaben pro km gleichmässig 1884 zurück, von da an steigen die Einnahmen mit kleinen Unterbrechungen in den Jahren 1890, 1892, 1894 und 1901 stärker an, als die Ausgaben pro km, bei diesen zeigt sich eine rückläufige Bewegung in den Jahren 1886, 1887, 1892—95 und 1901.

Der rechnungsmässige Ueberschuss[2] der Eisenbahnverwaltung in diesen 20 Jahren weist grosse, durch die starke Einnahmen- und Ausgabenbewegung bedingte Schwankungen auf. Er ist von 138 Mill. M. auf 526 Mill. M. gestiegen. Bis 1889 verläuft diese

---

2. Streng genommen ist der Überschuss geringer, da die Pensionen und seit 89/90 Wittwen- und Waisengelder nicht in Abzug gebracht sind. Vgl. Schwarz und Strutz, p. 1014.

Aufwärtsbewegung ziemlich gleichmässig und erreicht in diesem Jahre mit 321 Mill. M. ihren Höhepunkt. Dann fällt der Ueberschuss 1890 um 10 Mill. M., um dann ununterbrochen bis 1900 wieder anzusteigen auf 549 Mill. M. Diese Aufwärtsbewegung verlangsamt sich in den Jahren 1891, 1894 und 1900. — 1901 tritt ein starker Rückgang um 46 Mill. M. ein.

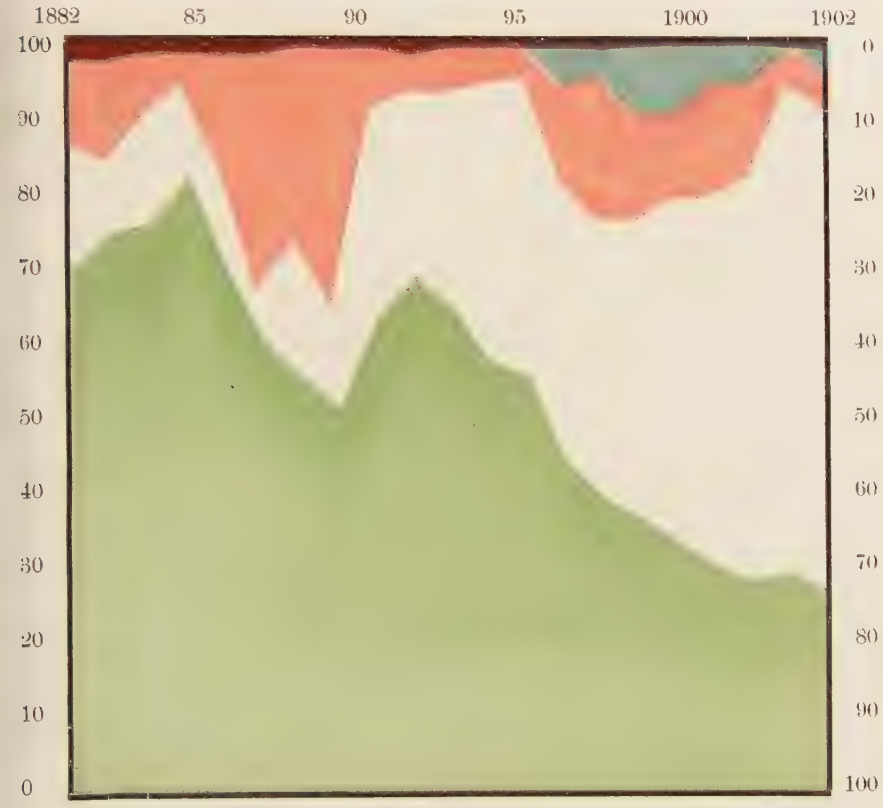
Von dem Ueberschuss müssen in erster Linie die zur Verzinsung der buchmässigen Eisenbahnkapitalschuld erforderlichen Summen bestritten werden. Zur Verzinsung sind im Jahre 1882 — 95 Mill. M. erforderlich, bis 1885 steigt dieser Betrag ziemlich gleichmässig auf 156 Mill. M. Von 1885—1889 tritt eine durch die Konversion der Staatsschuld bedingte Verlangsamung dieser Steigerung ein, von 1889 wächst sie dann wieder schnell und erreicht 1892 mit 215 Mill. M. ihren Höhepunkt, von da an fällt sie gleichmässig und beträgt 1902 nur noch 139 Mill. M., also weniger als die für das Jahr 1884 erforderliche Summe.

Weiterhin sind von dem Ueberschuss 2,2 Mill. M. in den Jahren 1883, 1885, 1891—94 und 1901 zur Ausgleichung eines Defizits im Staatshaushalt, welches anderenfalls durch Anleihen gedeckt werden müsste, verwendet worden — im ganzen 15,4 Mill. M.

Nächst der Verzinsung hat der bei weitem grösste Teil des Eisenbahnüberschusses dieser Periode zur Deckung anderweitiger etatsmässiger Staatsausgaben Verwendung gefunden. Von 1882 1889 mit starken Schwankungen ansteigend, von 22 Mill. M. bis auf 41 Mill. M., von da an mit einem Rückgang 1891 um 11 Mill. M., immer stärker ansteigend, bis 1902 mit 340 Mill. M. auch der Höchstbetrag der Verzinsung weit überschritten ist.

Von dem verbleibenden Rest wurden zur sogenann-

Hundert Mark Ueberschuss haben Verwendung gefunden:



1. Zur Verzinsung der Eisenbahnkapitalschuld.

2. Zur Deckung anderweitiger etatsmässiger Ausgaben.*

3. Zur ausserordentlichen Tilgung von Staatsschulden und zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen.

4. Zur Bildung oder Ergänzung eines ausseretatsmässigen Dispositionsfonds für Zwecke der Eisenbahnverwaltung.

5. Zur planmässigen Tilgung der vom Staate für Eisenbahnzwecke vor dem Jahre 1879 aufgenommenen oder vor und nach diesem Termin selbstschuldnerisch übernommenen Schulden.

---

* No. 2, wegen der Schwierigkeit der graphischen Darstellung sind hier die zur Ausgleichung eines Defizits verwendeten Summen mit einbegriffen.

ten ausserordentlichen Tilgung von Staatsschulden oder richtiger zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen, die hierfür in Betracht kommende Summe ist in den einzelnen Jahren naturgemäss sehr verschieden, 1889 108 Mill. M., 1885 nur 7 Mill. M., im ganzen in diesen zwanzig Jahren 958 Mill. M. in Anspruch genommen.

Weiterhin sind seit 1895 regelmässig bis auf das Jahr 1901 Summen für die Dotierung eines Dispositionsfonds für Zwecke der Eisenbahnverwaltung im ganzen bis 1902 215 Mill. M. ausgeworfen.

Schliesslich ist der letzte Rest des Ueberschusses zur planmässigen Tilgung nach § 4 Absatz 3 Nr. 1 des Gesetzes vom 27. März 1882, der vom Staate für Eisenbahnzwecke vor dem Jahre 1879 aufgenommenen oder vor und nach diesem Termin selbstschuldnerisch übernommenen Schulden verwendet worden, allerdings in bescheidenen Grenzen, 1895 das Maximum mit 5,6 Mill. M., 1897 das Minimum mit 2,7 Mill. M., im ganzen sind es 82 Mill. M.

Das Anlagekapital Preussens[3] für Eisenbahnzwecke setzt sich zusammen aus den Aufwendungen für die Anlage des ursprünglichen Staatsbahnnetzes, für den Erwerb von Privatbahnen, für den Bau neuer Bahnen, für die Ausgestaltung der vorhandenen Staatsbahnen und Vermehrung ihrer Betriebsmittel, sowie für die Beteiligung an Privatbahnen durch Uebernahme von Aktien. In Abzug kommen die Einnahmen aus der Veräusserung einzelner Linien oder Grundstücke, sowie die Zuschüsse Dritter zum Bau neuer Linien oder einzelner Bahnanlagen.

---

3. Denkschrift des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten 1890—1900.

Von dem Anlagekapital zu unterscheiden ist einerseits die Grundsumme der Staatseisenbahnkapitalschuld, andererseits die nach Abzug der Abschreibungen noch verbleibende Staatseisenbahnkapitalschuld. Letztere beiden Begriffe stützen sich auf das Gesetz vom 27. März 1882 (G.-S. 214), betreffend die Verwendung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten.

Bei Erlass dieses Gesetzes wurde die damals bestehende Eisenbahnkapitalschuld für den 1. April 1880 auf 1 498 858 100 M. festgesetzt. Hierzu traten im Laufe der Jahre die Ausgaben für den Erwerb fremder, für die Anlage neuer und für den Ausbau vorhandener Bahnen. Die sich danach ergebenden Gesamtbeträge bilden die Grundsumme der Eisenbahnkapitalschuld. Sie ist im Laufe der Jahre zu einem Teil aus den Betriebsüberschüssen der Staatseisenbahnen tatsächlich gedeckt. Ein anderer Teil dieser Betriebsüberschüsse hat eine Verwendung gefunden, die nach den Bestimmungen des Gesetzes der wirklichen Tilgung gleich zu achten ist. Aus dem Abzug dieser Beträge von der Grundsumme ergibt sich die noch verbleibende Eisenbahnkapitalschuld.

Während die Grundsumme der Eisenbahnkapitalschuld naturgemäss von Jahr zu Jahr steigt, ist die nach den Abschreibungen verbliebene Staatseisenbahnkapitalschuld seit dem Jahre 1893 ständig, und zwar allmählich immer rascher gefallen.

Es hat das einmal seinen Grund in den steigenden Ueberschüssen der Eisenbahnverwaltung, sodann in dem Sinken der Zinslast, die sich teils aus dem Sinken der zu verzinsenden Staatseisenbahnkapitalschuld von selbst ergibt, teils auf Herabsetzung des Zinsfusses der Anleihen beruht.

Die Grundsumme ist von 2 613 664 452,09 M. im Jahre 1882 auf 7 996 010 800,11 M. im Jahre 1902 gewachsen. Die grösste Steigerung hat sie in den Jahren 1883 und 1884, 1889—91 erfahren.

Die im Betrieb befindliche Bahnlänge betrug am Ende des Jahres 1882 14 034,57 km, 1884 war sie schon auf 19 377,93 km gestiegen, 1890 auf 24 708,15 km, 1901 30 248,31 km. Seit dem Jahre 1888 ist die Kapitalschuld bedeutend schneller gewachsen als die Bahnlänge. Dabei sind seit 1882 die Bahnen untergeordneter Bedeutung von 1 923,17 km auf 10 924,59 km gestiegen, oder in % der Gesamtbahnlänge von 13,70 bis 36,12 %.

Nachdem die grossen durchgehenden Verkehrslinien sich in den Händen des Staates befanden, konnte immer mehr die Herstellung der Nebenbahnen gefördert werden, um die abgelegenen und verkehrsarmen Landesteile zu erschliessen. Der Bau von Vollbahnen kam nur noch vereinzelt zur Entlastung oder zweckmässigeren Verbindung von Hauptlinien in Frage. Der Ausbau des Eisenbahnnetzes ist sehr gleichmässig und mit geringen Schwankungen von statten gegangen. Die Gesamtlänge der neueröffneten Bahnen kommt fast der der verstaatlichten Privatbahnen gleich. Die Baukosten sind immer stärker gestiegen, besonders seit dem Jahre 1890.

Im ganzen sind von 1880—1904 vom Staate für den Ausbau des Eisenbahnnetzes[4] 1 392 330 316 M. aufgewendet worden, für eine Strecke von 12 454,7 km. Dazu kommt noch die Beteiligung des Staates bei 941,8 km Privatbahnen mit 15 058 170 M. Der grösste Teil dieser Summen ist durch die Ausgabe von Staatsschuld-

4. Vgl. die Daten im Eisenbahnarchiv 1904. Heft 4.

verschreibungen gedeckt worden, im Betrage von 1 186 601 486 M.

Neben dem schnellen Ausbau des Eisenbahnnetzes hat die Verstaatlichung eine wesentliche Ermässigung der Tarife zur Folge gehabt. Nach der Denkschrift des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten sind für die zehnjährige Periode 1890—1900 die bestehenden Normalsätze des Personentarifs beibehalten worden. Die vielen Ermässigungen tragen einen Ausnahmecharakter, d. h. kommen nur für bestimmte Kategorien von Personen und für eine bestimmte Art der Beförderung in Betracht.

So wurde die Benutzung der vierten Wagenklasse, infolge der Ausrüstung der Wagen mit Bänken für die ärmere Bevölkerung, wesentlich erleichtert. Die auf den älteren Staatsbahnen bestehenden, meist billigeren Sätze sind auf den inzwischen in Staatsbesitz übergegangenen Bahnen in den Jahren 1897 und 1898, insbesondere auch auf den oberhessischen Bahnen und der Hessischen Ludwigsbahn eingeführt worden. Die Einführung der vierten Wagenklasse auf den thüringischen und hessischen Strecken hat sehr wesentlich zur Vermehrung des Personenverkehrs beigetragen.

Am 1. Oktober 1891 ist für den Verkehr zwischen Berlin und seinen Vororten ein einheitlicher, wesentlich ermässigter und vereinfachter Personentarif eingeführt worden.

Für Arbeiterfahrkarten, die zu regelmässigen Reisen zwischen der Arbeitsstätte und dem Wohnorte der Arbeiter berechtigen, wurde im Jahre 1890 ein Einheitssatz von 1 Pf. für das km allgemein festgesetzt.

Am 1. April 1895 trat ein neuer vereinfachter, einheitlicher und ermässigter Tarif für allgemeine Zeitkarten in Kraft. Im Jahre 1896 wurde die Einführung

von Sonntagskarten zu ermässigten Preisen allgemein gestattet. Die Dauer der zu den hohen Festen herausgegebenen Rückfahrkarten wurde im Jahre 1897 allgemein so weit ausgedehnt, dass sie sich auf die ganze Zeit der Schulferien erstreckt. Im Jahre 1901 am 28. Juni sind alle Rückfahrkarten mit 45tägiger Geltungsdauer versehen worden. Die Fahrpreisermässigungen für milde und öffentliche Zwecke sind mehrfach erweitert. Die Einheitspreise für Beförderung von Militär sind durch den neuen Militärtarif von 1,5 Pf. auf 1 Pf. für das km herabgesetzt.

Für den Güterverkehr ist das seit 1877 bestehende einheitliche Tarifsystem in den Grundzügen unverändert geblieben. Die Frachtsätze für Güter und lebende Tiere haben sich in absteigender Richtung bewegt, Erhöhungen sind nur ganz vereinzelt zu verzeichnen.

Die Tarifermässigung kommt in Betracht bei der Herabsetzung der Fracht für Stückgut und Eilgut, zum Vorteil hauptsächlich der kleinen Versender, bei der Versetzung in billigere Tarifklassen: zu Gunsten der Landwirtschafts-Dungmittel, Streu, Futtermittel, Stärke, Kartoffelmehl u. s. w. zu Gunsten der Industrie-Erze, Roheisen, Petroleum, Flachs, Hanf, Heede, Werg, Baumwolle, Spielwaren und schliesslich beim sog. Levantetarif vom 15. Juni 1890 und beim sog. Ostafrikatarif vom 1. April 1895.

Die treibenden Kräfte und wirtschaftlichen Bedürfnisse sind heute in der Frage der einheitlichen Gestaltung des deutschen Verkehrswesens dieselben wie die, welche zu der Verstaatlichung der preussischen Pri-

vatbahnen geführt haben.[5] Die Konsolidation des preussischen Staatsbahnbesitzes, die sich so schnell und sicher vollzog, musste unausbleiblich die Abhängigkeit der Mittelstaaten mit ihren Bahnen zur Folge haben. Der Betriebskoeffizient derselben, d. h. das Verhältnis der Einnahmen zu den Ausgaben, musste ein immer schlechterer werden, da sie ohne die Vorteile des Grossbetriebes, inbezug auf die Betriebskosten, doch alle Tarifermässigungen Preussens gezwungen durch den untrennbaren wirtschaftlichen Zusammenhang des gesamten Reiches mitmachen mussten. So bei dem Stückgutstaffeltarif von 1898, ebenso bei der jüngsten Einführung des Rohstofftarifes, um die ausländische Kohlenzufuhr zu erleichtern.

„Wie es tatsächlich um die Tarifselbständigkeit der Mittelstaaten auf diesem Gebiet bestellt ist,[6] hat ein bekannter Vorgang aus der letzten Zeit, nämlich die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten im Juli 1901 klar an den Tag gelegt: Wie durch ein Machtgebot mussten die anderen „selbständigen" Eisenbahnverwaltungen sich sofort dieser Anordnung unterwerfen. Ja, aus der Besorgnis vor der anziehenden Kraft „moralischer Eroberungen" Preussens, haben sie inbezug auf die Ermässigungen des Personentarifes Preussen an Reformeifer zu überbieten getrachtet." Ohne allerdings den weitgehenden Wünschen der Tarifreformer zu genügen, da die Experimente auf diesem Gebiet, obgleich der Personenverkehr nur eine ge-

5. Huber, Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft p. 135. Gegen Huber vgl. die kleine Schrift: Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft? Ein Beitrag zur sächsischen Eisenbahnfrage von einem Fachmann. Dresden 1903.

6. Ebenda, p. 70.

7. Ebenda, p. 71.

ringe Rolle im Gesamtverkehr der Eisenbahnen ausmacht, ihnen doch zu kostspielig wurden. Dazu kam, um die finanzielle Lage der Mittelstaaten noch weiter zu verschlechtern, dass sie dem Drängen ihrer Volksvertreter nachgaben, und auch inbezug auf den Ausbau ihres Nebenbahnnetzes Preussens Beispiel nachahmten, ja teilweise zu übertreffen suchten. Um sich aus dieser Lage zu befreien, blieb als einziger Ausweg nur der Anschluss an Preussen übrig, denn eine süddeutsche Eisenbahngemeinschaft wäre doch niemals lebensfähig gewesen. Hessen hat als erster der Mittelstaaten das erkannt und in dem preussisch-hessischen Staatsvertrag von 1896 die Betriebs- und Finanzgemeinschaft mit Preussen begründet. Wie der preussisch-hessische Zollvertrag von 1828 den Grundstein für den deutschen Zollverein gebildet hat, so dürfte dieser Eisenbahnvertrag die Grundlage für die deutsche Eisenbahngemeinschaft werden.[8]

In dem preussisch-hessischen Vertrag von 1896[9] ist als leitender Gesichtspunkt — in Anlehnung an Art. 42 der Reichsverfassung — vorangestellt: „die Gemeinschaftsverwaltung wird die preussischen und hessischen Linien als einheitliches Netz verwalten und dieselben in jeder Beziehung gleichmässig behandeln. Sie wird die Verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen der hessischen Landesteile dabei in gleicher Weise berücksichtigen, wie diejenigen der preussischen Gebietsteile.“ Für das Eigentumsverhältnis an den einzelnen Strecken ist nach dem Vertrage von 1896 das Landesgebiet entscheidend.

Was die Mitwirkung der hessischen Regierung be-

8. Ebenda, p. 101.
9. Ebenda, p. 101—116 u. 204.

trifft, so bestimmt der hessische Vertrag von 1896: die auf hessischen Linien bezughabenden Etatsvoranschläge werden der hessischen Regierung rechtzeitig mitgeteilt und deren Wünsche „tunlichst berücksichtigt". Im Main-Neckarbahnvertrag von 1902 ist die Formulierung etwas präziser „zur Geltendmachung etwaiger Bedenken."

Nach dem preussisch-hessischen Staatsvertrag von 1896 bezieht Hessen von den gemeinschaftlichen Einnahmen nicht eine feste Rente, sondern einen Prozentsatz ($^1/_{55}$), es nimmt also an dem gemeinsamen Gewinn und Verlust entsprechend Teil, die sich bei einem so kolossalen Netz eher ausgleichen, als bei einem viel kleineren; jedenfalls bezieht es schon jetzt eine gegen früher beträchtlich erhöhte Eisenbahnrente ($7\,^0/_0$).

Ein weiterer wichtiger Punkt[10] sind die Bestimmungen über die Tarife. Bei dem preussisch-hessischen Vertrag wurden die allgemeinen preussischen Tarife und Tarifvorschriften, einschliesslich der auf den preussischen Staatsbahnen geltenden Ausnahmetarife, eingeführt, aber mit einem bedeutsamen Vorbehalt: „soweit nicht zur Schonung der bestehenden Verhältnisse die zur Zeit geltenden Abweichungen des Personen- und Gepäcktarifes beibehalten werden." Diese Einschränkung wurde nämlich mit Rücksicht auf die billigeren Personentarife der hessischen Ludwigsbahn aufgenommen. Was die künftige Tarifreform und Tarifverbilligung anlangt, hat jeder der Vertragsstaaten nach unten volle Freiheit, nur muss er das Risiko, den etwaigen Ausfall, auf sich nehmen, und bei derartigen Reformen mit der betriebsleitenden Verwaltung vorher eine Vereinbarung treffen.

---

10. Ebenda, p. 113.

Inbezug auf den Bau von Nebenbahnen belastet der preussisch-hessische Vertrag von 1896 Hessen mit dem Vorbehalt des Art. 11 Abs. 3, wonach die Aufnahme neu zu bauender hessischer Bahnen in der Finanzgemeinschaft, der Zustimmung des anderen Gesellschafters und damit des Rentabilitätsnachweises bedarf. Für Hessen waren für 32 Mill. M. meist unrentable Nebenbahnen in die Gemeinschaft aufgenommen. Wenn dagegen die preussische Verwaltung — wozu allerdings bis jetzt die Gefahr nicht gross war — unrentable Bahnen baut oder kauft, so trägt sie das Defizit im Gegensatz zu Hessen nicht allein; jede Bahn, sie mag rentieren oder nicht, wird, wenn auch zu einem bescheidenen Zinsfuss, Preussen verzinst. Diese Ausnahmebestimmung findet sich in dem Vertrag vom Juni 1902 nicht mehr. Hier ist also das Sonderrecht Preussens, nach Belieben neue Bahnen einzubringen, gefallen.

Es steht auch Hessen nach den Verträgen nichts im Wege, eine beliebige Strecke auszuführen, nur muss es die Kosten auf sich nehmen.

In dem preussisch-hessischen Staatsvertrag von 1896 ist grundsätzlich vereinbart, dass mit Ausnahme der obersten Stellen das ganze übrige Beamtenpersonal nach Verhältnis der Länge der Eisenbahnen eingestellt werden soll. Diese Bestimmung bedeutet, dass verhältnismässig so viele hessische Beamte an den hessischen Staatsbahnen Verwendung finden sollen, wie im Verhältnis der Kilometerzahl zur preussischen Strecke auf sie träfen. Im ganzen sind 75 % der Beamtenstellen für hessische Staatsangehörige vorbehalten. Die Stellen sind in einer besonderen Anlage genau bezeichnet; von dem gesamten Beamtenbedarf der Gemeinschaft ist für Hessen $^1/_{40}$ vorbehalten.

Die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft hat sich in ihrem mehrjährigen Wirken im grossen und ganzen erprobt. Die mittelstaatlichen Eisenbahnverwaltungen scheinen dagegen an der Grenze ihrer wirtschaftlichen und finanziellen Leistungsfähigkeit zu stehen. Seit dem Jahre 1901 sind ihre Eisenbahnfinanzen in eine rückläufige Bewegung eingetreten, die voraussichtlich von längerer Dauer sein wird. Die Ausgaben steigen rasch an, die Einnahmen gehen immer mehr zurück. Wir wären auf dem Wege der Vereinheitlichung der deutschen Bahnen schon viel weiter, wäre nicht in Preussen seit dem Eintritt Miquels in das Ministerium überhaupt alle Lust zu Reformen verschwunden.[11] Der im Jahre 1890 von dem Minister v. Maybach geplante Entwurf einer Tarifermässigung war auf das ganze Reich berechnet.[12] Die Grundlage hierfür war: III. Kl. 2 Pf., II. Kl. 4 Pf., I. Kl. 6 Pf., Wegfall der Ermässigung für Rückfahrkarten und Rundreisekarten, Beibehaltung nur der Zeit-, Schüler- und Arbeiterfahrkarten. Der Entwurf drang aber nicht durch; die Scheu vor dem Risiko und die Befürchtung, es möchte durch die Preisermässigung nicht eine entsprechend höhere Frequenz hervorgerufen und somit der Mehraufwand nicht gedeckt werden, fand an dem neu in das Ministerium eingetretenen Finanzminister Miquel einen zu starken Rückhalt.

Durch dieses Hinausschieben der Reformen ist aber die mittelstaatliche „Eisenbahnsouveränität" für einige Zeit noch gerettet worden, allerdings nur so lange,

---

11. Ebenda, p. 50. Nach G. Cohn sind die hohen Eisenbahnüberschüsse daran schuld, dass die Steuerreform in Preussen nicht zum Abschluss kam. (Erbschaftssteuer!)

12. Huber, p. 238.

als Preussen seine grossen Eisenbahnüberschüsse für anderweitige Wohlfahrtszwecke verwendet, und es darum seinem Eisenbahnminister an den nötigen Mitteln gebricht, die grosse auf Vereinheitlichung der deutschen Bahnen gerichtete Politik zum Abschluss zu bringen.

Uebersicht

der

seit dem Jahre 1872

a. von Preussen,

b. gemeinschaftlich von Preussen und Hessen

erworbenen Eisenbahnen.

Anmerkungen:

* Der Zeitpunkt des Ueberganges der Bahnen in das Eigentum des Staates fällt im allgemeinen mit dem Zeitpunkte der Auflösung der Gesellschaft zusammen. Wo dies nicht zutrifft, ist der Zeitpunkt des Ueberganges der Bahnen in das Eigentum des Staates in Klammern angegeben.

** Der Stand der Anleihen ist aus den Landtagsvorlagen entnommen. Die mit mehr als $3^1/_2$% verzinslichen Anleihen sind — soweit dies zulässig war — inzwischen in $3^1/_2$%ige Konsols konvertiert bezw. nach Kündigung bar zurückgezahlt. Die dann noch verbliebenen Anleihen sind der Haupt-Verwaltung der Staatsschulden zur Verwaltung überwiesen worden. Nur die Anleihen der Braunschweigischen Eisenbahn sind mit Rücksicht darauf noch im Etat der Eisenbahnverwaltung verblieben, weil das Eigentum dieser Bahn noch nicht erworben ist.

a. Ausserdem ist an die Braunschweigische Regierung eine jährliche Annuität von 2625000 M. auf die Dauer von 64 Jahren — ab 1. Januar 1869 laufend — zu zahlen.

b. Die Aktien der Braunschweigischen Bahn hat der Staat mit dem Erwerbe der Berlin-Potsdam-Magdeburger und Bergisch-Märkischen Eisenbahn erworben.

Bemerkungen:

1. Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn ist durch Gesetz vom 31. März 1852 (GS. S. 89) erworben worden. Das Stammaktienkapital von 30 Millionen Mark ist bis zur gänzlichen Tilgung mit 4% zu verzinsen (am 1. 4. 1903 noch vorhanden 1546200 M.).

2. Die Pommersche Zentral- und die Nordeisenbahn sind gemäss Gesetz vom 9. Juli 1875 (GS. S. 529) in unfertigem Zustande vom Staate erworben. Für die Pommersche Zentralbahn sind gezahlt 2207348,66 M., für die Nordeisenbahn 5874000 M.

3. Das Eigentum der Gothaischen Staatsbahnen Gotha-Ohrdruf (17,31 km) und Fröttstedt-Friedrichroda (8,92 km) hat der Staat durch Gesetz vom 11. Mai 1888 (GS. S. 119) gegen die Verpflichtung übernommen, das Bahnnetz im Gothaischen Staatsgebiete unter gewissen Voraussetzungen auszubauen.

4. Mit dem Erwerb der Oberschlesischen Eisenbahn hat der Staat zugleich den Betrieb und die Verwaltung der Stargard-Posener Eisenbahn übernommen. Nach vollständiger Tilgung der Atien — 1. Januar 1896 — ist der Staat Eigentümer der Bahn geworden.

5. Das Eigentum der Meiningenschen Staatsbahnen von Eisfeld und Unterneubrunn (17,98 km) und von Hildburghausen und Friedrichshall (30,00 km) hat der Staat durchs Gesetz vom 16. Juli 1895 (GS. S. 315) gegen einen baren Kaufpreis von 781262,50 M. erworben.

6. Die Staatsregierung ist durch das Gesetz vom 1. August 1897 (GS. S. 367) ermächtigt worden, nach Massgabe

a. des Staatsvertrages zwischen Preussen und Belgien vom 15. April 1897 und

b. des mit der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft geschlossenen Vertrages vom 10. 27. April 1897

das Eigentum der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft an der Eisenbahnstrecke Richterich-Preussisch-Niederländische Grenze sowie das Miteigentum dieser Gesellschaft an den Eisenbahnstrecken Aachen-Marschiertor-Richterich und Richterich-Kämpchen für den Staat zu erwerben. Die Uebertragung des Eigentums hat stattgefunden am 1. Juli 1898.

Uebersicht der seit dem Jahre 1872 {a) von Preussen, b) gemeinschaftlich von Preussen und Hessen} erworbenen Eisenbahnen.

Gesetz vom	Bezeichnung der Bahn	Länge km	Für Rechnung d. Staates betrieben seit dem	D. Auflösung der Gesellschaft i. erfolgt am *)	Für das Aktienkapital von M	sind Staatsschuldverschreibungen zum Nennbetrage von (%ig) M	Selbstschuldnerische übernommene Anleihen:**) 5 %ige M	4½ %ige M	4 %ige M	3½ %ige M	3 %ige M	2½ %ige M	Zusammen Anleihen: M	Barer Kaufpreis bezw. bare Zuzahlung M	Gesamtleistung des Staates M	auf 1 km Bahnlänge M	Das Grundkapital betrag M	auf 1 km Bahnlänge M	Uebernommene Betriebsmittel Lokomotiven	Wagen	D. Staate zur freien Verfügung anheimgefallene Aktivfonds M
a) von Preussen erworbene Eisenbahnen:																					
3. 5. 72	Taunus-E.	49,97	1. 1. 72	(15.5.72)	5142900			—	939900	482600	—	—	1422500	8588600	10011100	200342	6565100	131387	21	411	1080750
7. 6. 76	Halle-Casseler E.	223,54	1. 4. 76	(30.6.76)	—	—		—			—	—	—	41251700	41251700	184538	46509000	208057	72	1218	925650
20. 12. 79	Berlin-Stettiner E.	961,64	1. 1. 79	1. 1. 85	62145000	62145000 (4) 10357500 (4½)		58621500	62095500	-	—		120717000		199219500	200927	182882000	190156	306	4673	8064449
	Magdeburg-Halberstädter E.	1025,59	- -	1. 1. 86	104400000	121725000 (4)		159532200	49362900	—	12487200	1065000	222447300		344172300	335585	362847300	318692	384	9548	12978743
	Hannover-Altenbekener E.	268,05	- -	1. 4. 81	32805300	—		40013100	—		—		40013100	8621400	48634500	181438	72818400	271660	60	1417	863486
	Cöln-Mindener E.	1108,46	- -	1. 1. 86	117000000	175500000 (4)	8268300	200613000	120775200	—	—	—	329656500	1170000	506326500	456784	446656500	402952	619	17023	13528587
		3363,74																			
14. 2. 80	Rheinische E.	1295,48	1. 1. 80	1. 1. 86	262086000	402452250 (4)	80827800	99286800	4965750	2474400	—	—	187554750	1122900	591129900	456302	449640750	347084	507	14186	42111690
	Berlin-Potsdam Magdebg. E.	260,18	1. 1. 79	2. 1. 88	60000000	60000000 (4)		45071100	22264800	—	—	—	67335900	600000	127935900	491721	127335900	498515	141	2740	4611190
25. 2. 80	Homburger E.	17,52	1. 1. 80	1. 4. 80	2742850	—		1899400	—		—		1899400	1800000	3699400	211153	4642250	264969	5	59	118376
7. 3. 80	Hessischer Anteil der Main-Weser E.	65,10	1. 4. 80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17250000	17250000	264977	16457000	252796	—	—	—
	(vom hessischen Staate erworben)	1658,28		(1. 4. 80)																	
28. 3. 82	Bergisch-Märkische E.	1336,14	1. 1. 82	1. 1. 86	210000000	262500000 (4)	19270000	261330800	18916500	71830200	—	—	371347500	—	633847500	474387	581347500	435095	768	21607	20203937
	Thüringische E.	503,69	- -	1. 7. 86	71935500	133874400 (4)	—	31536600	15058800	—	—	—	46595400	3130500	183600300	364510	118530900	235325	167	3467	5866172
	Berlin-GörlitzerE.	318,18	1. 1. 83	1. 1. 83	39000000	22687500 (4)	—	31499400	—	—	—	—	31499400	—	54180900	170284	64493400	202695	86	1370	1544823
	Cottbus-Grossenhainer E.	154,50	1. 1. 81	- -	15000000	15750000 (4)	1975000	656400	—	—	—	—	2631400	—	18381400	118973	17631400	114119	25	605	624675
	Märkisch-Posener E.	281,66	1. 1. 83	- -	43500000	34528100 (4)	—	2861100	—	—	—	—	2861100	217500	37606700	133518	46361100	164600	42	828	1247869
	Rhein-Nahe E.	121,26	1. 1. 84	2. 1. 84	26049000	4341500 (4)	—	23827500	—	—	—	—	23827500	607800	28776800	237315	49876500	411319	47	757	—
13. 5. 82	Berlin-Anhaltische E.	429,97	1. 1. 82	1. 1. 86	51750000	77625000 (4)		47321800	—	—	—	—	47321800	—	124946800	290594	99071800	230416	143	3542	2901246
		3145,40																			
24. 1. 84	OberschlesischeE.	1455,32	1. 1. 83	1. 7. 86	84570000	219439100 (4)		159804100	36734400	30960900		—	227499400	4228500	451167000	310012	312069400	214434	599	14863	35567768
	Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	600,37	- -	- -	38250000	43031250 (4)	23750100	50392500	5547600	—	—	—	79690200	1912500	124633950	207595	117940200	196446	121	3137	5183716
	Rechte Oder-Ufer E.	335,87	- -	1. 1. 86	45000000	83250000 (4)	—	16600000	9000000	—	—	—	25600000	2250000	111100000	330783	70600000	210200	117	2718	7809811
	Altona-Kieler E.	295,82	- -	1. 7. 86	18450000	42435000 (4)	—	18270700	7560000	—	—	—	25830700	553500	68819200	230303	44280700	148185	64	1051	1580226
	Posen-Creuzburger E.	200,91	1. 1. 84	1. 3. 84	35805000	26335000 (4)	1200000	—	—	—	—	—	1200000	—	27535000	137051	37005000	184189	31	523	1295221
	Schaumburg-Lippische Strecken (v. Fürsten v. Schaumburg-Lippe erworben)	24,32	1. 4. 83	— (25.1.84)	—	13000000 (4)	—		—	—	—	—		—	13000000	534539	3186000	131003	—	—	—
17. 5. 84	Berlin-Hamburger E. (einschl. Hamburg Bergedorf)	449,77	1. 1. 84	1. 7. 86	15000000	65875000 (4)	—	34019100	16631250	—	—	—	50650350	15600000	132125350	293762	65650350	145963	200	4263	7798485
	Oels-Gnesener E.	160,76	1. 1. 86	1. 1. 86	18230100	11532500 (4)	—	3000000	—	—	—	—	3000000	—	14532500	90399	21230100	132061	22	472	677886
	Tilsit-Insterburger E.	53,82	1. 1. 84	1. 7. 84	9267000	5816850 (4)	—	451500	—	—	—	—	451500	—	6268350	116469	9718500	180574	8	165	622061
	Bremische E.	185,92	1. 4. 83	—	—	—	—	--	—	—	—	—	—	36000000	36000000	193632	35655000	191776	95	1870	*) 438154
	(v. Bremischen Staate erworben)	3765,88		(19.5.84)																	*) Langwedel-Ulzen)
23. 2. 85	Braunschweigische E.	356,62	1. 1. 84	—	36000000	—	—	9175500	3400000	—	—	—	12575500	—	12575500	35263	48575500	136211	144	2442	3820931
	Schleswigsche E.	232,23	1. 1. 83	1. 4. 85	4953600	6192000 (4)	—	13689000	—	—	—	—	13689000	—	19881000	85609	18642600	80276	32	612	750 000
	Münster-Enscheder	57,29	1. 4. 84	(27.2.85) - -	6299700	646900,25 (4)	—	2100000	—	—	—	—	2100000	—	2764900	47947	8399700	146617	5	162	271966
23. 2. 85	Halle-Sorau-Gubener E.	301,51	1. 1. 84	- -	40500000	32906250 (4)	—	26115300	—	—	—	—	26115300	506250	59527800	197432	66615300	220989	54	899	3310036
		947,65																			

Gesetz vom	Bezeichnung der Bahn	Länge km	Für Rechnung d. Staates betrieben seit dem	D. Auflösung der Gesellschaft i. erfolgt am *)	Für das Aktienkapital von M	sind Staatsschuldverschreibungen zum Nennbetrage von (%ig) M	Selbstschuldnerische übernommene Anleihen:**) 5 %ige M	4½ %ige M	4 %ige M	3½ %ige M	3 %ige M	2½ %ige M	Zusammen Anleihen: M	BarerKaufpreis bezw. bare Zuzahlung M	Gesamtleistung des Staates M	auf 1 km Bahnlänge M	Das Grundkapital betrag M	auf 1 km Bahnlänge M	Uebernommene Betriebsmittel Lokomotiven	Wagen	D. Staate zur freien Verfügung anheimgefallene Aktivfonds M
	Berlin-Dresden. E.	181,06	1. 4. 87	1. 5. 87	31500000	7513000 (3½)	-	12476000	–			–	12476000		19989000	110400	43976000	242881	30	465	1850619
	Nordhaus.-Erfurter E.	121,88	1. 1. 87	(30.3.87) 1. 5. 87	8250000	6160700 (3½)	–	1668800	2953200	–	–	–	4621800	–	10782500	88468	12871800	105610	24	426	515541
28. 3. 87	Oberlausitzer E.	158,53	- -	1. 5. 87	18000000	11314300 (3½)	–		1495200				1495200	–	12809500	80802	19495200	122975	18	432	1007331
	Aachen-Jülicher E.	40,00	- -	(30.3.87) 1. 5. 87	6600000	9428600 (3½)	3600000		–	–	–		3600000	132000	13160600	329015	10200000	255000	17	821	523991
	Angerm.-Schwedter E.	23,11	- -	1. 5. 87 (30.3.87)	1710000	447900 (3½)	48000	–	–	–	–	–	48000	–	495900	21458	1758000	76071	–	–	62300
		524,58																			
	Bocholt-Landesgrenze (Winterswyk)	10,81	1. 1. 82	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	6254250	6254250	101283	6254250	101283	–	–	–
8. 4. 89	Bismark-Landesgrenze (Winterswyk)	50,94		(1. 7. 89)																	
		61,75																			
	Wernshausen Schmalkaldener E.	6,88	1. 1. 90	– (1. 7. 90)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	600000	600000	87209	920500	133793	2	24	95475
9. 5. 90	Schleswig-Holsteinische Marschbahn	237,80	- -	1. 7. 90	11486250	9404700 (3½)	–	–	8500000	1500000	–	–	10000000	168000	19572700	82307	21486250	90354	30	610	51688
	Unterelbesche E.	103,32	1. 4. 90		23500000	14500000 (3½)	–	–	–	–	–	–	–	1400000	15900000	153891	23500000	237449	12	218	778961
	Westholsteinische E.	99,80	- -		3230100	2364600 (3½)	72000 (unverzinsl.)	689500	150000	-	18350	–	929850	114400	3408850	34157	4159950	41683	9	89	399651
		447,80																			
16. 7. 95	Weimar-Geraer E.	68,65	1. 1. 95	1. 10. 95	18900000	12900000 (3)		–	1401100	–	–	–	1401100	495000	14796100	215529	20271100	295282	19	190	702962
16. 7. 95	Saal-E.	93,87	- -	- -	13492800	11246400 (3)	–		–	4430000	–	–	4430000	674640	16351040	174188	17992800	191678	20	228	460295
	Werra-E.	216,12	- -	- -	12020700	9015500 (3)	–		1500000	12627000	–	–	14127000	400690	23543190	108936	29976300	138702	53	813	950000
		378,64																			
20. 5. 02	Eisenberg-Crossener E.	8,25	1. 4. 01	1. 8. 02	–	–	–	–	–	–	–	–	–	598068	598068	72493	514000	62303	4	20	36817
	Ostrowo-Skalmierzycer E.	16,53	1. 4. 02	– (1. 7. 02)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1104188	1104188	66799	1104188	66799	3	33	57602
		24,78																			
	Marienburg-Mlawkaer E.	149,32	1. 1. 03	1, 7. 05	25680000	2739200) (3)	–	–	–	–	–	–	–	222560	27614560	184936	25680000	171980	30	842	2642551
	Altdamm-Kolberger E.	178,45	1. 4. 03	- -	6796000	9174600 (3)	–	–	901000	1830000	–	–	2731000	91338	11996938	67228	9631000	53970	15	251	806077
	Stargard-Cüstriner E.	192,10	- -	- -	5000000	7500000 (3)	–	–	–	5643000	–	–	5643000	131250	13274250	69101	11643000	60609	24	589	1182575
18. 5. 03.	Kiel-Eckernförde-Flensbg. E.	80,72	- -	- -	3502000	4552600 (3)	–	–	1557000	–	–	–	1557000	101558	6211158	76947	5757000	71321	11	175	261720
	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	96,89	1. 1. 03	- -	30000000	60000000 (3)	–	–	–	2597000	–	–	2597000	4050000	66647000	687863	32597000	336433	26	3866	5107225
	Ostpreuss. Südbahn	242,84	- -	- -	27000000	28687500 (3)	–	–	15385200	668500	–	–	16053700	1282500	46023700	189523	43053700	177292	57	2094	5654357
		940,32																			
	Summa a)	15512,33			1696549800	2165548500	138939200 27000 (unverzinsl.)	1352516500	407095300	135043000	12505550	1065000	2047237150	168231592	4376017242	282099	3860057483	248838	5289	128814	209410719

b) Gemeinschaftlich von **Preussen** und **Hessen** erworbene Eisenbahnen:

6. 12. 96	Hessische Ludwigs E.	692,94	1. 1. 96	1. 2 97	111900000	130550000 (3)	–	–	84083500	7980500	–	–	92064000	7646500	230260500	332295	207985429	300149	216	4311	606051
	Davon entfallen nach dem festgestellten Anteilsverhältnisse auf Preussen	146,42	–	–	–	27179509	–	–	–	–	–	–	19167019	1591942	47938470	327404	–	–	–	–	2310572

Entwicklung des preussischen Staatseisenbahnnetzes seit dem Jahre 1870.

Betriebsjahr	Bahnlänge zu Anfang d. Jahres [1] km	Zugang i. Laufe des Jahres: Neueröffnung [2] km	Zugang i. Laufe des Jahres: Verstaatlichung km	Bahnlänge a. Ende des Jahres km	Darunter Bahnen untergeord. Bedeutung km	Spalte 6 in % der Sp. 5	Mittl. Betriebslänge km
1870	3195,17	49,86	—	3245,03	-		3442,24
1871	3245,03	301,36	—	3546,39	-		3538,83
1872	3546,39	124,49	49,97	3720,85	-		3851,03
1873	3720,85	149,81	—	3870,66	-		4011,91
1874	3870,66	—	—	3870,66	-		4100,41
1875	3870,66	230,18	—	4100,81	-		4221,40
1876	4100,84	84,43	223,54	4408,81	-		4487,27
1877	4408,81	394,99	—	4803,80	-		4793,53
1878	4803,80	451,48	—	5255,28	-		5269,47
1879	5255,28	794,14	—	6049,42	-		6103,52
1880	6049,42	193,29	5001,87	11244,58	1279,63	11,28	11530,50
1881	11244,58	153,11	—	11397,69	1430,30	12,55	11638,79
1882	11397,69	212,58	2424,30	14034,57	1923,17	13,70	14492,36
1883	14034,57	465,17	931,34	15431,08	2379,75	15,42	15535,71
1884	15431,08	551,77	3394,88	19377,73	3114,62	16,07	19871,00
1885	19377,73	431,71	1108,41	20917,85	3490,91	16,69	21089,30
1886	20918,56	361,34	—	21279,90	3896,73	18,31	21527,27
1887	21279,35	600,78	525,48	22405,61	4642 69	20,72	22347,11
1888	22405,58	555,88	—	22961,46	5199,36	22,64	22960,23
1889	22961,33	683,29	87,28	23732,60	5888,80	24,81	23617,75
1890	23732,66	510,96	464,59	24708,15	6309,49	25,54	24698,52
1891	24708,88	302,09	—	25010,97	6616,72	26,46	25066,50
1892	25011,03	388,84	—	25399,37	7043,99	27,73	25445,57
1893	25399,26	482,42	—	25881,68	7342,44	28,37	25773,20
1894	25881,84	422,90	—	26304,74	7719,75	29,35	26150,99
1895	26304,38	517,17	378,36	27199,91	8265,56	30,39	27000,27
1896	27199,81	463,60	—	27663,41	8705,87	31,47	27523,83
		Hessischer Besitz:					
	27663,36	434,38	146,42	28244,16	9017,98	31,93	28142,12
	303,39	78,38	546,52	928,29	209,87	22,61	899,17
Zusammen 1897	27967,75	512,76	692,94	29172,45	9227,85	31,63	29041,29
	28244,32	583,63	7,07	28835,02	9568 32	33,18	28606,60
	928,29	19,95	—	948,24	229,82	24,24	936,63
Zusammen 1898	29172,61	603,58	7,07	29783,26	9798,14	32,90	29543,23
	28837,26	382,13	—	29219,39	9944,46	34,03	29116,96
	948,19	3,11	—	951,30	238,41	25,06	951,30
Zusammen 1899	29785,45	385,24	—	30170,69	10182,87	33,76	30068,26
	29219,18	440.91	—	29660,09	10359,82	34.93	29569,30
	951,30	41,22	—	992,52	280,69	28,28	962,24
Zusammen 1900	30170,48	482,13	—	30652,61	10640,51	34,71	30531,54
	29660,69	587,62	—	30248,31	10924,59	36,12	30085,12
	992,44	35,43	—	1027,87	316,07	30,75	1013,35
Zusammen 1901	30653,13	623,05	—	31276,18	11240,66	35,94	31098.47

1. ohne Längenberichtigung.
2. mit Längenberichtigung.

Ausserdem befinden sich noch im Eigentum des preussischen Staates (ausserhalb der Betriebsgemeinschaft)

1. der preuss. Anteil der Main-Neckar Bahn	8,02 km
2. Wilhelmshaven-Oldenburg	52,38 „
	60,40 km

Im Eigentum des Hessischen Staates (ausserhalb der Betriebsgemeinschaft)

1. der hess. Anteil der Main-Neckar Bahn	49,37 km
2. Nebeneisenbahnen Eberstadt-Pfungstadt	1,89 „
Bickenbach-Seeheim	4,41 „
Weissheim-Fürth	16,29 „
	71,96 km

Die Aufwendungen des Staates für den Bau neuer Bahnen seit dem Jahre 1880.

A. Linien für Rechnung des Staates.		Länge der Bahnen. km	Vom Staat aufgewendete und noch aufzuwend. Beträge.
I	G. v. 7. März 1880	36,—	1 600 000
	21. Mai 1883		150 000*)
II	9. März 1880	484,1	50 550 350
	18. Dez.		
	4. April 1884		120 000*)
III	25. Febr. 1881	475,2	37 285 500
IV	28. März 1882	17,—	5 000 000
V	15. Mai 1882	537,8	47 038 000
	21. „ 1883		157 000*
	10. „ 1890		488 466*
			204 000*
VI	21. „ 1883	457,3	54 453 000
	10. „ 1890		230 000*)
VII	4. April 1884	759,3	69 827 000
	20. Juni 1891		550 000*)
VIII	7. Mai 1885	587,4	49 484 000
	8. April 1889		382 000*
	10. Mai 1890		160 000*
	20. Juni 1891		85 000*
IX	19. April 1886	603,1	52 907 000
	11. Mai 1888		350 000*
	20. Juni 1891		1200 000*
	6. Juni 1892		372 000*
	3. Juli 1893		620 000*
X	1. April 1887	573,—	47 938 000
	10. Mai 1890		330 000*
	6. Juni 1892		2810 000*
	G. E. 9. März 1904		650 000*
	Zusammen	4530,2	373 212 316

	A. Linien für Rechnung des Staates.	Länge der Bahnen km	Vom Staat aufgewendete und noch aufzuwend. Beträge.
	Übertrag	4530,2	373 213 216
XI	11. Mai 1888	600,1	77 637 000
	6. Juni 1892		1 155 000*
	8. April 1895		750 000*
XII	8. April 1889	392,2	36 248 000
	6. Juni 1892		460 000*
XIII	10. Mai 1890	903,8	117 396 000
XIV	20. Juni 1891	247,9	36 008 000
XV	6. Juni 1892	184,5	26 289 000
XVI	3. Juli 1893	249,6	31 487 000
XVII	29. April 1894	354,8	35 674 000
XVIII	8. April 1895	427,5	45 263 000
XIX	3. Juni 1896	665,1	57 503 000
	20. Mai 1902		827 000*
	18. Mai 1903		480 000*
XX	8. Juni 1897	598,8	59 416 000
	20. Mai 1902		3 455 000*
	18. „ 1903		288 000*
XXI	20. „ 1898	648,8	73 982 000
	20. „ 1902		237 000*
	18. „ 1903		938 000*
XXII	25. „ 1900	669,6	91 600 000
	20. „ 1902		562 000*
	18. „ 1903		1 300 000*
	G. E. 9. März 1904		339 000*
XXIII	G. 20. Mai 1902	697,2	91 795 000
XXIV	18. Mai 1903	579,1	72 476 000
XXV	G. E. 9. März 1904	705,5	100 764 000
	Zusammen	12454,7	1 392 330 316

B. Linien unter Beteiligung des Betrages		Länge der Bahnen km	Vom Staate aufgewendete und noch aufzuwend. Beträge.
I	G. 9. März 1880 18. Mai 1880	238,3	2 288 000 115 630*)
II	23. Febr. 1881	181,6	2 755 000
III	21. Mai 1883	7,—	38 200
IV	4. April 1884	131,—	2 999 700
V	17. Mai 1884	44,5	360 000
VI	19. April 1886	44,7	550 000
VII	11. Mai 1888	37,2	500 000
VIII	29. April 1894	16,5	113 000
IX	3. Juni 1896	54,7	818 000
X	25. Mai 1900	126,—	4 000 000
XI	durch den Etat	12,—	120 640
XII	G.E. 9. März 1904	51,3	400 000
		944,8	15 058 170
	Hierzu A	12454,7	1 392 330 316
	Insgesamt	13399,5	1 407 388 486
Hiervon entfallen auf:			
a) Vollbahnen			
1. Staatsbahnen		810,3	178 858 000
2. Privatbahnen m. St.B.		251,2	5 799 700
b) Nebenbahnen			
1. Staatsbahnen		11644,4	1 052 602 316
2. Privatbahnen m. St.B.		693,6	9 258 470

Hierzu Betriebsmittel zu A und B vorgesehen in den Gesetzen		M.
21. Mai 1883		7 030 000
4. April 1884		113 900 000
7. Mai 1885		8 945 000
19. April 1886		9 111 000
1. April 1887		8 595 000
11. Mai 1888		9 146 000
8. April 1889		5 883 000
10. Mai 1890		18 559 000
20. Juni 1891		5 241 000
6. Juni 1892		3 690 000
3. Juli 1893		4 992 000
29. April 1894		6 804 000
8. April 1895		8 550 000
3. Juni 1896		6 651 000
8. Juni 1897		5 988 000
20. Mai 1898		6 488 000
25. Mai 1900		6 696 000
20. Mai 1902		6 972 000
18. Mai 1903		5 791 000
G.E. 9. März 1904		14 348 000
Hiervon entfallen auf	Km.	
A. Staatsbahnen	12 454,7	1 392 330 316
B. Privatbahnen	944,8	15 058 170
	13 399,5	1 407 388 486

*) Mehrkosten.

Etatsjahr	100 M. Ueberschuss haben Verwendung gefunden: Zur Verzinsung der Eisenbahnkapitalsschuld	Zur Deckung anderweitiger etatmäss. Staatsausgaben	Zur ausserordentlichen Tilgung von Staatsschuld. u. zur Verrechnung auf Anleihen	Z. Bildung eines Dispositionsfonds für die Eisenbahnverwaltung	Zur planmässigen Tilgung der Eisenbahnschulden n. d. G. v. 27. M. 1882
	M.	M.*)	M.	M.	M.
1882	69,33	16,47	11,29	—	2,91
1883	74,30	9,94	13,03	—	2,74
1884	75,53	14,85	7,67	—	1,95
1885	80,72	13,37	4,04	—	1,87
1886	69,98	13,43	14,62	—	1,98
1887	60,13	7,38	30,98	—	1,51
1888	55,17	17,54	25,87	—	1,42
1889	51,47	13,83	33,62	—	1,08
1890	62,90	27,73	8,40	—	0,97
1891	67,73	24,80	5,69	—	1,78
1892	64,01	29,16	5,54	—	1,29
1893	56,42	37,03	5,12	—	1,43
1894	54,55	38,72	5,28	—	1,45
1895	43,99	37,22	13,23	4,33	1,23
1896	39,08	36,85	19,49	3,98	0,60
1897	36,00	39,63	14,15	9,69	0,53
1898	32,54	45,94	11,39	9,59	0,54
1899	29,71	49,04	15,22	5,49	0,54
1900	27,83	53,88	12,27	5,46	0,56
1901	28,73	65,31	5,47	—	0,49
1902	26,46	64,70	5,30	2,96	0,58

*) Die Deckung des Defizits miteinbegriffen.

Etatsjahr	Bahnlänge am Ende des Jahres	Die Staatseisenbahnkapitalschuld beträgt am Schlusse des Rechnungsjahres ohne Rücksicht auf die inzwischen stattgefundenen Abschreibungen	Die Gesamteinnahme	Die Gesamtausgabe
	km	M.	pro km	pro km
1882	14 034,57	2 613 664 452,09	29 889	20 359
1883	15 431,08	3 107 785 185,10	36 329	26 812
1884	19 377,73	3 774 371 277,16	29 464	20 099
1885	20 917,85	4 034 124 714,48	30 910	21 719
1886	21 279,90	4 165 744 614,51	31 876	21 414
1887	22 405,61	4 452 787 946,93	32 829	20 596
1888	22 961,46	4 494 668 803,48	34 472	21 543
1889	23 732,60	4 911 995 110,08	36 664	23 052
1890	24 708,15	5 948 477 554,35	35 946	23 336
1891	25 010,97	6 356 365 411,29	36 754	24 230
1892	25 399,37	6 537 055 810,47	36 252	23 041
1893	25 881,68	6 669 023 772,32	37 360	22 671
1894	26 304,74	6 685 817 031,42	36 631	22 020
1895	27 199,91	6 768 577 119,86	38 404	21 282
1896	27 663,41	6 858 895 427,33	40 219	21 943
1897	28 244,16	7 034 303 126,13	40 994	23 245
1898	28 835,02	7 266 016 659,37	42 823	25 201
1899	29 219,39	7 400 213 277,29	44 624	26 445
1900	29 660,09	7 551 587 931,28	45 662	27 678
1901	30,248,31	7 868 947 066,16	43 587	27 396
1902		7 996 010 800,11		

Die Ausführung des Gesetzes vom 27. März 1882 seit dem Etatsjahr 1882 (82/83).

Etatsjahr	Rechnungsmässige: Gesamteinnahme	Rechnungsmässige: Gesamtausgabe der Eisenbahnverwaltung	Rechnungsmässige: Ueberschuss	Auf den Ueberschuss (Spalte 4) sind angerechnet: zur Verzinsung der Eisenbahnkapitalschuld	Auf den Ueberschuss (Spalte 4) sind angerechnet: zur Ausgleichung eines Defizits im Staatshaushalt, welches anderenfalls durch Anleihen gedeckt werd. müsste	Auf den Ueberschuss (Spalte 4) sind angerechnet: Zusammen	Demnach ist ein Reinüberschuss verblieben von	Die Staatseisenbahnkapitalschuld beträgt am Schlusse des Rechnungsjahres ohne Rücksicht auf die inzwischen stattgefundenen Abschreibungen (Grundsummen)	Von der Grundsumme der Staatseisenbahnkapitalschuld (Sp. 9) berechnen sich 3/4% bis zu deren Höhe die Tilgung der Schuld nach § 4 Abs. 1 d. G. v. 27. März 1882 aus dem Reinüberschuss (Sp. 8) stattfinden soll auf	Der Reinüberschuss (Sp. 8) beträgt demnach über den Tilgungsbetrag von 3/4% (Sp. 10) hinaus mehr	Der Reinüberschuss (Sp. 8) ist v. d. Staatseisenbahnkapitalschuld völlig abgeschrieben und hat Verwendung gefunden: nach 4 Abs. 3 N. 1 d. Ges. v. 27. März 1882 z. planmässigee Tilg. d. v. Staate für Eisenbahnzwecke vor dem Jahre 1879 aufgenommenen od. v. u. u. d. Termin selbst schuldnerisch übern. Schuld.	Der Reinüberschuss (Sp. 8) ist v. d. Staatseisenbahnkapitalschuld völlig abgeschrieben und hat Verwendung gefunden: nach § 4 Abs. 3 No. 2 d. Ges. v. 27. M. 1882 demnächst z. Deckung d. z. Staatsausgaben erforderl. Mittel, w. andernfalls d. Aufnahme neuer Anleihen bestritten werd. müssten. Z. Deckung anderweitiger etatsmässiger Staatsausgab.	Der Reinüberschuss (Sp. 8) ist v. d. Staatseisenbahnkapitalschuld völlig abgeschrieben und hat Verwendung gefunden: nach § 4 Abs. 3 No. 2 d. Ges. v. 27. M. 1882 demnächst z. Deckung d. z. Staatsausgaben erforderl. Mittel, w. andernfalls d. Aufnahme neuer Anleihen bestritten werd. müssten. Z. Bildung od. Ergänzung eines ausseretatsmässigen Dispositionsfonds f. Zwecke d. Eisenbahnverwaltung	Der Reinüberschuss (Sp. 8) ist v. d. Staatseisenbahnkapitalschuld völlig abgeschrieben und hat Verwendung gefunden: nach § 4 Abs. 3 No. 2 d. Ges. v. 27. M. 1882 demnächst z. Deckung d. z. Staatsausgaben erforderl. Mittel, w. andernfalls d. Aufnahme neuer Anleihen bestritten werd. müssten. Zur ausserordentl. Tilg. von Staatsschulden u. z. Verrechnung auf bewilligte Anleihen	Als Staatseisenbahnkapitalschuld verbleiben am Schlusse des Rechnungsjahres nach d. bis zu diesem Zeitpunkt erfolgten Abschreibungeu (letztere einschl. der abgeschriebenen Erlöse für verkaufte Grundstücke usw.)
	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
1882	433170321,03	295058744,27	138111576,76	95756845,32	-	95756845,32	42354731,44	2613664452,09	19602483,39	22752248,05	4005204,23	22752248,05	-	15597279,16	2594846330,08
1883	564390091,37	416540946,83	147849144,54	109848924,05	220000	112048924,05	35800220,49	3107795185,10	28308388,89	12491831.60	4040438,33	12491831,60	-	19267950,56	3042748676.37
1884	585486642,74	399399587,25	186087055,49	140543558,12	-	140543558,12	45543497,37	3774371277,16	28307784,58	17235712,79	3648721,71	27628326,86	-	14266448,40	3657914620,84
1885	651874592,11	458047118,48	193827473,63	156452087,62	220000	156652087,62	35175386,01	4034124714,48	30255935,36	4919450,65	3630880.16	23705928,94	-	7838576,91	3875054106.06
1886	686209461.20	460976857,90	225232603,30	157618565,04	-	157618565,04	67614038,26	4165744614,51	31243084,61	36370953,65	4450821,00	30245088,57	-	32918128,69	3952617919.48
1887	733628453,69	460259464,65	273368989,64	164376724,04	-	164376724,04	108992265,60	4452787946,93	33395909,60	75596356,00	4138862,45	20169658,21	-	84683744,94	4163756407,59
1888	791481480,30	494627994,54	296853485,76	163763590,37	-	163763590,37	133089895,39	4494668803,48	33710016,03	99379879,36	4223353,11	52080913,79	-	76785628,49	4067074143,40
1889	865912057,67	544428196,79	321483860,88	165462879.80	-	165462879.80	156020981,08	4911995110,08	36839963,33	119181017,75	3498457,86	44445723,66	-	108076799,56	4314966719,37
1890	887798406,20	576357199,92	311441206,28	195904668,99	-	195904668,99	115536537,29	5948477554,35	44613581,66	70922955,63	3023941,76	86359927,22	-	26152668,31	5192482258,43
1891	921293830,81	607345809,45	313948021,36	212646298,94	220000	214846298,94	99101722,42	6356365411,29	47672740,58	51428981,84	5584210,49	75665760,14	-	17851751,79	5501288399,65
1892	922457124,66	586293154,37	336163970.29	215191356,93	220000	217391356,93	118772613,36	6537055810,47	49027918,58	69744694,78	4348022,95	95803202,36	-	18615388,05	5554095167,64
1893	962886719,07	584281400,78	378605318,29	213612978,31	220000	215812978,31	162792339,98	6669023772,32	50017678,29	112774661,69	5420267,66	137998830,11	-	19373242,21	5559663379,94
1894	957936745,72	575834656,53	382102089,19	208423111,37	220000	210623111,37	171478977,82	6685817031,42	50143627,74	121335350,08	5577575,22	145742952,62	-	20158449,98	5376993647,29
1895	1036894335,93	574597611,70	462296724,23	203363296,94	-	203363296,94	258933427,29	6768577119,86	50764328,40	208169098,89	5677705,45	172080411,19	20000000,—	61175310,65	5229997221,08
1896	1106969873,33	603948428,73	503021444,60	196563307,99	-	196563307,99	306458136,61	6858895427,33	51441715,70	255016420,91	3043429,75	185358059,48	19997909,58	98058737,80	5017207875,00
1897	1190527924,42	675063941,90	515463982,52	185546982,70	-	185546982,70	329916999,82	7034303126,13	52757273,45	277159726,37	2765664,61	204270530,13	49967994,71	72912810.37	4834249737,15
1898	1265147319.92	744532442.21	520614877,71	169387835,47	-	169387835,47	351227042,24	7266016659,37	54495124,95	296731917,29	2868363,26	239162768,66	49898256,34	59297653,98	4666263448,99
1899	1341761147,95	795148937,30	546612210,65	162378720,31	-	162378720,31	384233490,34	7400213277,29	55501599,58	328731890,76	2975496,05	268075676,38	29990934,43	83191383,48	4411322989,87
1900	1394143307,47	845070580,07	549072727,40	152803900,68	-	152803900,64	396268826,72	7551587931,28	56636909,48	339631917,24	3074540,48	295820274,95	29997981,69	67376029,60	4162604189,33
1901	1355504806,27	851975509,20	503529297,07	144640693,53	220000	146840693,53	356688603,54	7868947066,16	59017103,00	297671500,54	3134095,43	326637882,89	-	26916625,22	4117945687,45
1902	1403661308,83	876827911,04	526833397,79	139389447,43	-	139389447,43	387443950,36	7996010800,11	59970081,00	327473869,36	3069419,29	340854666,46	15609325,21	27910539,40	3853863041,30
Zusam.	20059135950,69	12426616498,31	7632519457,38	3553675773,95	15400000	3569075773,95	4063443683,43	-	918723248,20	3144720435,23	821199471,25	2807356662,27	215462401,96	958425147,95	—
Etat															
1903	1382915729,00	894843878,00	488071851,00	137583825,16	2200000	139783825,16	348288025,84	8379642697,98	62847320,23	285440705,61	3094377,09	316420927,82	—	28772720,93	—
1904	1523460712,00	953474619,00	569986093,00	130602259,48	-	130302259,48	439383833,52	8574439202,39	64308294,77	375075538,75	2755150,00	407253646,54	—	29375036,98	—

Lebenslauf.

Ich, Manfred von Vegesack, bin am 10. August 1879 zu Wolmar in Livland geboren, Sohn des erblichen Edelmanns und Rittergutsbesitzers Gotthard von Vegesack und seiner Gemahlin Jenny von Vegesack geb. Baronesse Campenhausen, evangelisch-lutherischer Konfession und russischer Staatsangehörigkeit, erhielt häuslichen Unterricht bis 1893, trat dann in die Quarta des humanistischen Rigaschen Stadtgymnasiums, absolvierte dasselbe im Mai 1899, studierte darauf die Rechte in Dorpat vom Herbstsemester 1899 bis zum Frühlingssemester 1903, im Mai 1903 bestand ich das juristische Staatsexamen und studierte darauf Nationalökonomie in Berlin im Wintersemester 1903/4 und im Sommersemester 1904.